

RESEARCH OUTPUTS / RÉSULTATS DE RECHERCHE

Le livre blanc 2018 de la mobilité en Province de Luxembourg

Cornelis, Éric; Bednarz, Joanna

Publication date:
2018

[Link to publication](#)

Citation for pulished version (HARVARD):

Cornelis, E & Bednarz, J 2018, *Le livre blanc 2018 de la mobilité en Province de Luxembourg*. Province de Luxembourg, Arlon.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal ?

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Le livre blanc 2018 de la mobilité en Province de Luxembourg



Source : <https://sebastiedalha.files.wordpress.com/2015/02/nee.jpg>

1 Introduction

8 ans après la parution de son premier Livre blanc de la mobilité en 2010, la Province de Luxembourg, par l'intermédiaire de Patrick Adam, député provincial en charge des questions de mobilité, a pris l'initiative de mettre à jour celui-ci. C'est le Groupe de Recherche sur les Transports de l'Université de Namur qui a été chargé de réaliser cet exercice.

C'est donc le résultat de ce travail que vous tenez maintenant en mains. Ce Livre blanc 2018 se décline en trois parties. Dans la première, nous nous efforcerons de faire un portrait de la situation de la mobilité en Province de Luxembourg. Nous détaillerons ainsi quels sont les comportements de mobilité des habitants de la province, ce qui constitue le volet « demande » du système de mobilité. Ensuite, nous présenterons quelle est l'offre (routes, transports en commun, etc.) disponible pour répondre à cette demande, pour satisfaire les besoins de mobilité de la population. Dans une deuxième partie, nous nous attarderons sur quelques initiatives prises dans le domaine de la mobilité sur le territoire de la Province de Luxembourg. Il nous a semblé bon de les épingler afin de mettre en avant les efforts déjà consentis pour améliorer la mobilité provinciale. Enfin, dans une troisième et dernière partie, nous aurons davantage une vision prospective. Nous reviendrons là sur les défis qui seront à relever dans les prochaines années en Province de Luxembourg pour avancer sur le chemin d'une meilleure mobilité, d'une mobilité plus durable.

2 Portrait de la situation de la mobilité en Province de Luxembourg

2.1 La Province

La superficie totale de la Province de Luxembourg est de 4 440 km², ce qui en fait la plus grande province de Belgique. Elle occupe 14,5% du territoire belge et 26,4% du territoire wallon. En 2016, la province de Luxembourg était habitée par 283 257 personnes, soit 2,5% des Belges ou 7,8% des Wallons.¹

La densité de la population de la Province de Luxembourg n'est pas très élevée à l'exception de la zone frontalière à l'extrême sud. Celle-ci doit sa densité de population à sa proximité avec le pôle d'emploi du Grand-Duché de Luxembourg. L'arrondissement d'Arlon présente ainsi une densité de 193,6 personnes par km²² alors que le reste du territoire de la province a une densité inférieure à 100 habitants par km² (46,4 pour l'arrondissement de Bastogne, 59,5 pour celui de Marche en Famenne, 46,4 pour celui de Neufchâteau et 68,9 pour celui de Virton²). Dans son ensemble, la province de Luxembourg, avec une densité de 63,7 habitants par km² en 2016, est la moins dense de toutes les provinces de Belgique (voir la figure 1).

Tableau 1 : Superficie totale, population et densité de la population (source des chiffres : Eurostat)

Nom	Superficie totale [km ²]	Population [nombre]	Densité de la population [habitants au km ²]
	2015	2016	2016
Belgique	30 528	11 311 117	370,5
Région de Bruxelles-Capitale	161	1 201 285	7 461,4
Région flamande	13 522	6 491 999	480,1
Région wallonne	16 844	3 617 833	214,8
Province d'Anvers	2 867	1 828 927	637,9
Province de Limbourg	2 422	866 970	358,0
Province de Flandre-Orientale	2 982	1 489 084	499,4
Province du Brabant flamand	2 106	1 122 600	533,0
Province de Flandre-Occidentale	3 144	1 184 418	376,7
Province du Brabant wallon	1 091	397 745	364,6
Province de Hainaut	3 786	1 341 267	354,3
Province de Liège	3 862	1 103 490	285,7
Province de Luxembourg	4 440	283 257	63,8
Province de Namur	3 666	492 074	134,2

¹ Chiffres Eurostat

² Chiffres Eurostat pour 2016

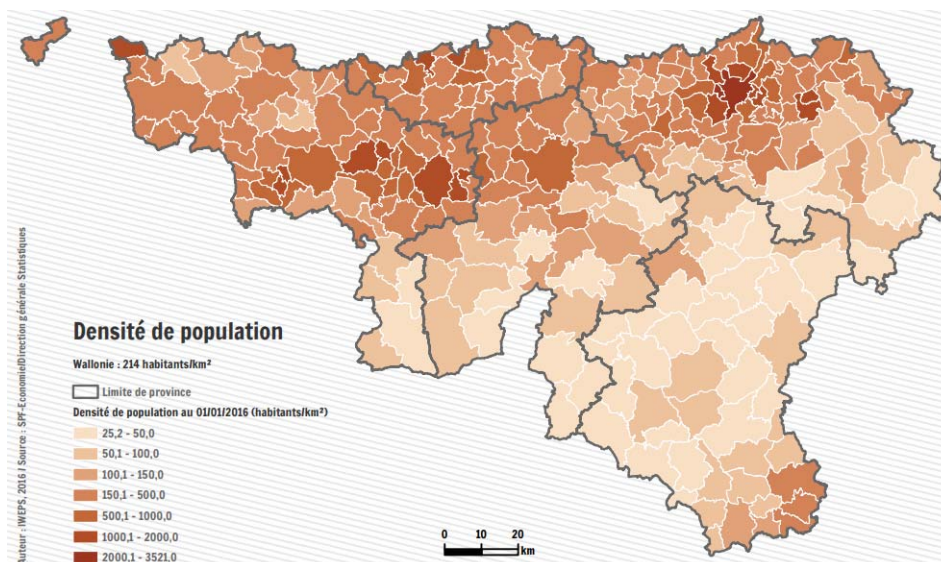


Figure 1 : Densité de population par commune en Wallonie, 2016 [habitants par km²] (source : IWEPS)

2.2 La demande :

En 2010, L'enquête nationale de mobilité BELDAM (BELgian Daily Mobility)³ présente un portrait des déplacements des Belges. Grâce à un co-financement de la Province de Luxembourg et du TEC Namur-Luxembourg un focus particulier a pu être réalisé sur la mobilité des habitants de la Province de Luxembourg. Cette enquête a été réalisée auprès de 8 532 ménages belges dont 1 128 de la Province de Luxembourg. Les enquêteurs ont ainsi sondé 15 821 Belges, de 6 ans et plus, dont 2 288 habitants de la Province de Luxembourg. Les individus interrogés ont rapporté 37 680 déplacements dont 5 398 effectués par des habitants de la Province de Luxembourg.

2.2.1 Motorisation

Le taux de motorisation en Province de Luxembourg est de 1,19 voiture par ménage alors qu'il est de 1,10 pour l'ensemble de la Belgique comme pour la Wallonie. Lors de cette enquête, parmi les interrogés en Province de Luxembourg, seulement 8 % des ménages ne possédaient aucune voiture par ménage contre 17 % en Belgique tout comme en Wallonie. 46 % des ménages de la province sont en possession d'un seul véhicule contre 55% des ménages belges. Par contre 41 % des ménages de la Province de Luxembourg possèdent deux voitures contre seulement 24 % des ménages belges (ou wallons). 5 % des ménages Luxembourgeois ont trois voitures par ménage ce qui est légèrement au-delà des chiffres national et régional (4 %). Les ménages de la province sont donc plus équipés en voitures que les moyennes nationale ou régionale ; cela peut s'expliquer par le caractère rural d'une grande partie du territoire provincial qui entraîne, par ailleurs, une desserte par les transports en commun moins fournie.

La figure ci-dessous, produite par le SPF Mobilité & transports pour 2016, présente la densité du nombre de voitures privées par commune pour 1 000 habitants et montre le haut taux de motorisation constaté en Province de Luxembourg par rapport d'autres provinces du pays.

³ «La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM», E. Cornelis et al., 350 p., SPF Mobilité & Transports, Bruxelles, 2012

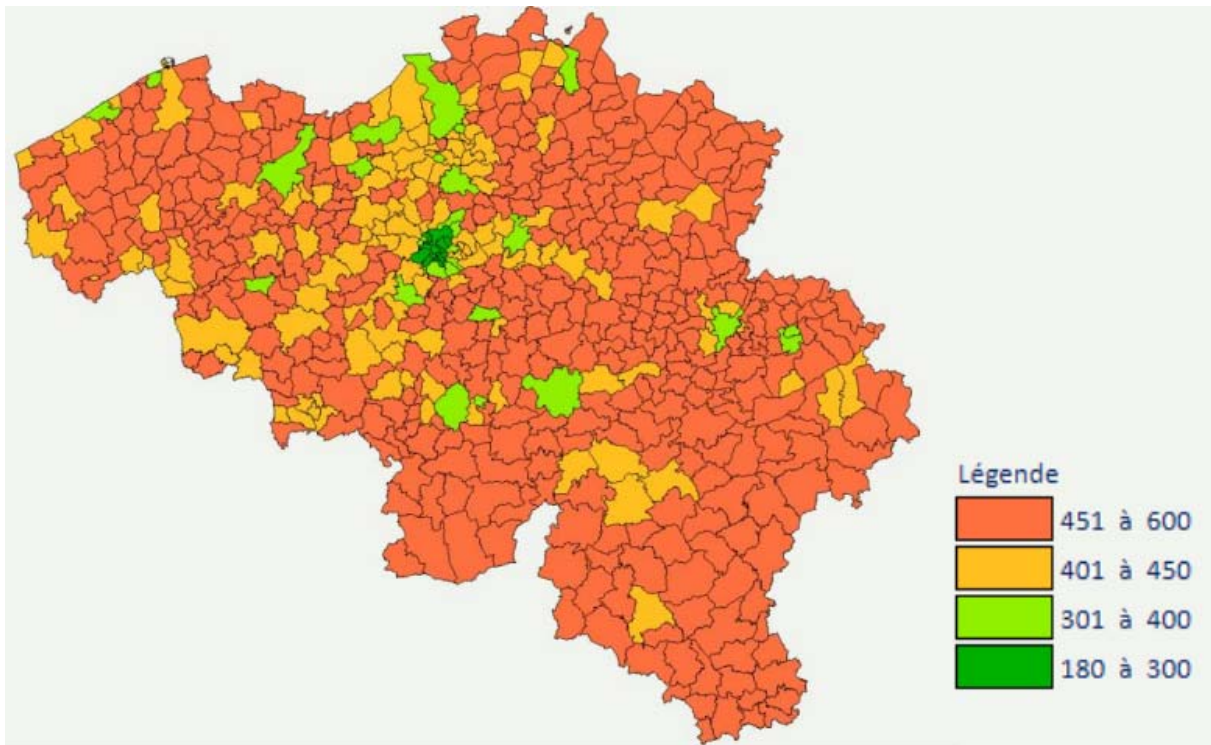


Figure 2 : Nombre de voitures privées par commune pour 1000 habitants (2015) (Source : Les chiffres clés de la Wallonie 2016, IWEPS)

L'acquisition d'une voiture est, dans 56 % des cas en Province de Luxembourg, effectué par l'achat d'une voiture neuve. En Belgique, ce chiffre représente 52 %. Les véhicules achetés d'occasion représentent dans ces deux unités territoriales un chiffre égal de 38 %. Les voitures de société représentent 5 % du parc automobile en Province de Luxembourg contre 8 % en Belgique.

Les travailleurs domiciliés en Province de Luxembourg sont 12 % à bénéficier d'une voiture de société, cela correspond à la moyenne nationale mais est plus élevé que la moyenne régionale.

Le diesel est le carburant le plus utilisé, tant en Belgique – 63 %, qu'en Province de Luxembourg – 62 %. Selon l'enquête BELDAM, seulement 2 % des interviewés utilisent d'autres carburants comme le LPG ou la motorisation hybride.

2.2.2 Usage habituel des modes de transport

Un volet de l'enquête BELDAM portait sur l'usage habituel des modes de transport. Dans celui-ci, il était demandé aux répondants de préciser avec quelle fréquence ils employaient habituellement les différents modes de transport.

Ainsi, 34 % des habitants de la Province de Luxembourg indiquent effectuer des déplacements en marchant au moins cinq jours par semaine. Ils sont 5 % à en faire autant à vélo. Les habitants de la Province marchent donc un peu moins régulièrement que la moyenne des wallons⁴ ; par contre, ils pratiquent un peu plus assidûment le vélo⁵.

Le transport public est un mode de déplacement usuel (au moins cinq jours par semaine) pour 11 % des Luxembourgeois (alors que ce chiffre monte à 14% pour l'ensemble de la Wallonie) et 6 % d'entre eux l'utilisent de un à quelques jours par semaine (9% pour la Wallonie). Néanmoins, il faut signaler

⁴ 40 % des Wallons marchent au moins cinq jours par semaine.

⁵ Que les wallons qui ne sont que 4 % à utiliser le vélo au moins cinq jours par semaine.

que 55 % n'utilisent jamais les transports publics pour leurs déplacements (pour 48 % des Wallons) Il faut donc remarquer que les transports en commun sont un moyen de transport moins prisé en Province de Luxembourg. Mais cela est peut-être (sans doute ?) lié à l'offre disponible. Ces chiffres peuvent encore être affinés en distinguant l'usage du train et celui des bus. Seulement 3 % des interviewés en Province de Luxembourg déclarent se déplacer dix fois par semaine ou plus en train ; cela correspond tant à la moyenne nationale qu'à la moyenne wallonne. Par contre, pour les bus, seuls 6 % des habitants de la Province empruntent les bus TEC au moins dix fois par semaine alors que 7 % des Wallons sont dans ce cas. Si l'on exclut les usages vraiment très épisodiques et que nous ne retenons alors que l'ensemble des personnes qui se déplacent au moins deux fois par mois avec l'un des transports en commun, nous voyons que 14 % des habitants de la Province de Luxembourg recourent au train au moins avec cette fréquence et qu'ils sont le même pourcentage quand nous considérons les bus TEC. Ces chiffres sont à mettre en perspective avec ceux observés sur l'ensemble de la Wallonie où s'il y a bien également 14 % des Wallons qui prennent le train au moins deux fois par mois, il y a par contre 24 % qui font de même avec les bus TEC. On constate donc que l'usage moindre des transports en commun par les habitants de la Province de Luxembourg s'observe en priorité par rapport aux services TEC. Cela se marque également quand on s'intéresse aux pourcentages de la population qui ne prennent jamais train ou bus. Si 59 % des Luxembourgeois ne prennent jamais le train, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne wallonne de 61 %, ils sont 73 % à ne jamais emprunter les lignes du TEC alors que seuls 60 % des wallons sont dans ce cas. Le fait que près de trois quarts des habitants de la Province⁶ ne montent jamais dans un bus peut poser question sur l'adéquation de l'offre TEC par rapport à la demande. On note aussi par ailleurs que seuls 15 % des Luxembourgeois déclarent avoir un abonnement de transport public alors que ce chiffre est de 17 % pour la Wallonie et de 21 % pour l'ensemble du pays.

Pour ce qui est de l'utilisation de la voiture, les tendances sont tout autres et montrent que 45 % de la population du Province de Luxembourg utilise la voiture en tant que conducteur et 24 % en tant que passager au moins cinq jours par semaine. Il faut savoir que pour la Wallonie, ces chiffres sont respectivement de 42 et 18 % et descendent même à 39 et 15 % si l'on considère toute la Belgique. Il faut donc bien constater qu'on utilise habituellement davantage la voiture en Province de Luxembourg. La faible densité de population et le caractère rural d'une bonne partie du territoire sont certainement des facteurs d'explication quoique ces pourcentages ne soient respectivement que de 44 et 15 % lorsque l'on considère l'ensemble des communes rurales de Belgique.

2.2.3 Parts modales

La principale partie de l'enquête BELDAM consistait en un agenda des déplacements dans lequel les personnes interrogées devaient renseigner l'ensemble des déplacements qu'elles avaient effectués un jour donné.

Grâce à ces agendas, on peut observer que 77 % des déplacements de la population de la Province de Luxembourg sont effectués en voiture⁷ alors que ce pourcentage n'est que de 65 % pour l'ensemble des Belges et de 72 % pour la Wallonie. La marche représente 14 % des déplacements de la population de la Province de Luxembourg contre 16 % en Belgique et 18 % en Wallonie. Les transports publics quant à eux sont employés pour 6 % des déplacements dans la province à comparer à leur part de 9 %

⁶ De 6 ans et plus

⁷ Il s'agit ici du mode principal, c.-à-d. du mode avec lequel la plus grande distance a été accomplie lors du déplacement

en Belgique et 8 % en Wallonie. Le vélo n'est utilisé qu'à hauteur de 1 % dans la province mais cela correspond à sa part en Wallonie qui est loin des 8 % nationaux⁸.

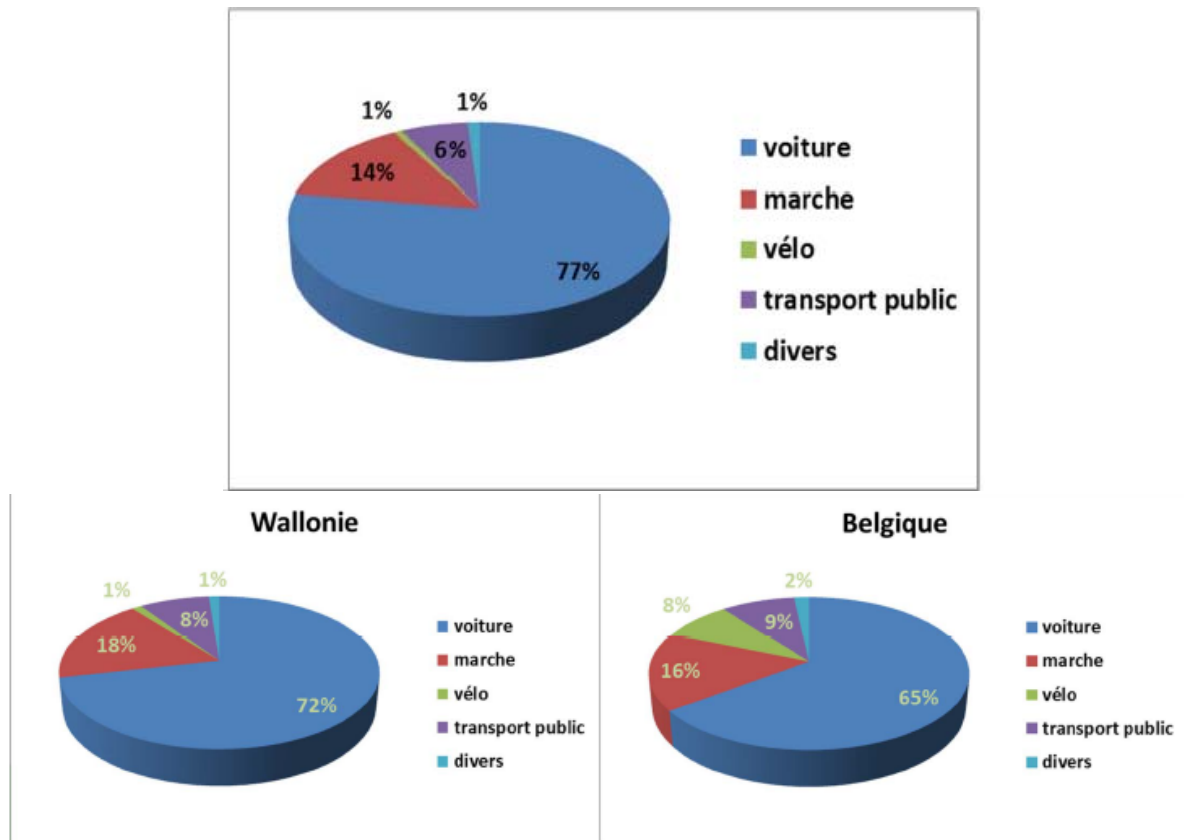


Figure 3 : Parts modales pour les déplacements de la population de la Province de Luxembourg, comparées à celles des populations belge et wallonne (chiffres de l'enquête BELDAM 2010)

2.2.4 Motifs de déplacements

Toujours à partir des agendas de déplacements collectés lors de l'enquête BELDAM, on peut s'intéresser aux raisons pour lesquelles on se déplace, c.-à-d. l'activité qui sera réalisée à la destination du déplacement, le motif de celui-ci.

En ce qui concerne les motifs de déplacements effectués par les habitants de la Province de Luxembourg, 39 % de ceux-ci ont comme but d'aller à la maison, 12 % d'aller travailler, 10 % de faire des courses / du shopping, 9 % de déposer / chercher quelqu'un et 7 % de rendre visite à la famille ou à des amis. Les autres 23 % des déplacements sont réalisés pour : suivre un cours (6 %), loisirs, sport, culture (5 %), se promener, faire un tour (3 %), le travail (déplacement professionnel) (2 %), prendre un repas à l'extérieur (2 %), services (2 %), et autres (3 %). Conformément à ce qu'a montré l'enquête BELDAM, on peut voir dans la figure 4 que la répartition des déplacements entre motifs est assez stable quel que soit le territoire considéré. Il semble vraiment que les personnes ont partout un même éventail d'activités à réaliser et que leurs déplacements se partagent donc de la même manière entre les différents motifs considérés.

⁸ Ce chiffre est essentiellement « gonflé » par la part des déplacements à bicyclette en Flandre.

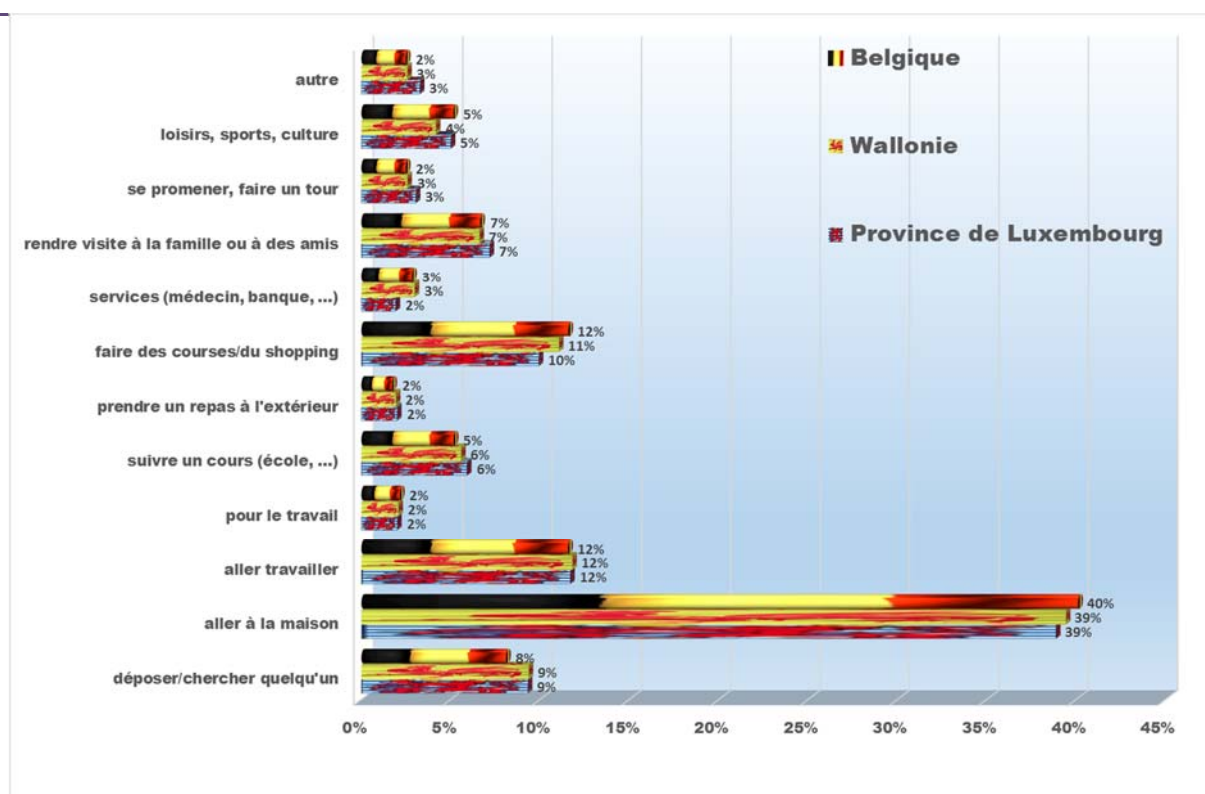


Figure 4 : Répartition des déplacements selon les motifs pour la Province de Luxembourg, la Wallonie et la Belgique (chiffres tirés de BELDAM, 2010)

2.2.5 Distances

La distance moyenne d'un déplacement effectué par un habitant de la Province de Luxembourg est de 16,4 km alors qu'elle n'est que de 12,3 km pour l'ensemble des habitants du pays et de 13,4 km pour les Wallons. De nouveau, le caractère rural, l'étendue du territoire et la faible densité de population sont des facteurs entraînant ces distances moyennes plus élevées. Pour les trajets domicile-travail, la distance moyenne s'élève à 25 km pour les habitants de cette province, ce qui est 3 km de plus qu'au niveau de la Belgique mais 1 km de moins que la moyenne wallonne. Par contre, pour les déplacements domicile-école, la moyenne est égale à 12 km pour la Province de Luxembourg comme pour la Belgique, inférieure de 1 km à la moyenne pour les étudiants wallons. On peut donc en conclure que le caractère rural de la Province ne pénalise pas ses habitants pour ce qui est de se rendre au travail ou à l'école.

L'enquête BELDAM nous permet encore d'estimer les distances moyennes parcourues lors d'un déplacement suivant le mode de transport principal employé. Ainsi, la distance moyenne parcourue en train par un habitant de la Province de Luxembourg est de 54,4 km pour 49,5 km en Wallonie et 41,2 km en Belgique. Les déplacements effectués en conduisant une voiture sont en moyenne de 15,9 km en Province de Luxembourg contre 15 km en Wallonie et 14,4 km en Belgique. On retrouve dans ces deux cas un allongement des distances moyennes déjà constaté plus haut. Un Luxembourgeois parcourt une distance moyenne de 6,2 km à vélo contre 6,9 km pour un Wallon mais seulement 3,8 km pour un Belge. La distance moyenne parcourue à pied par un Luxembourgeois est de 0,9 km, comparable au 1 km de moyenne pour les déplacements en marchant des Wallons ou des Belges.

En ce qui concerne les déplacements longs, c'est-à-dire, de plus de 40 km, ils représentent 6,7% de tous les déplacements effectués en Belgique, 7,7% en Wallonie mais 11% en Province de Luxembourg.

2.2.6 Destinations des déplacements

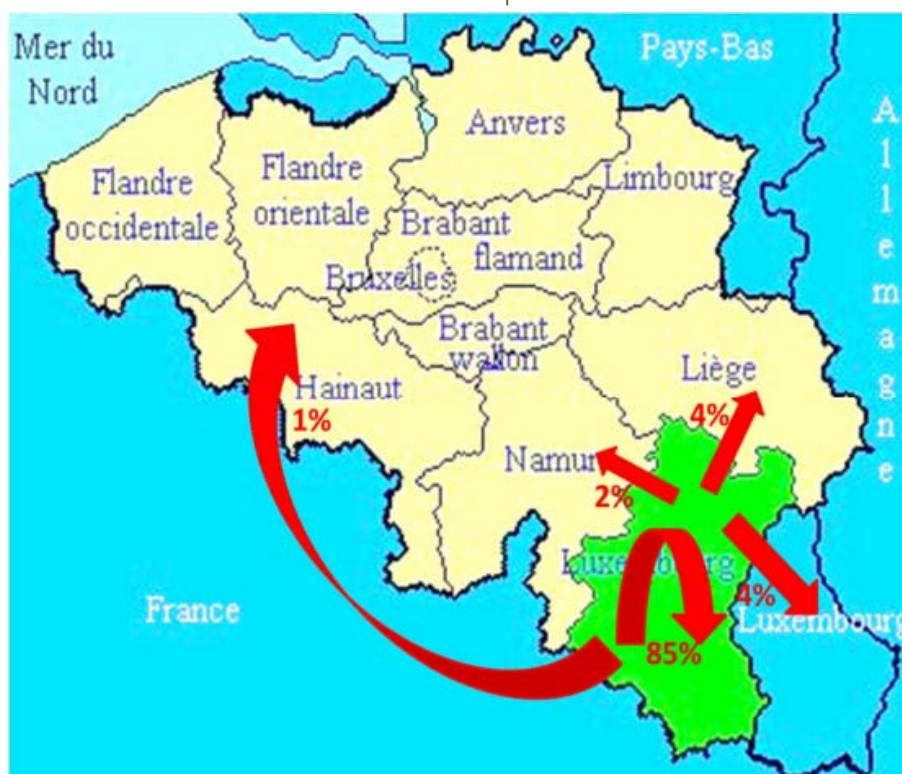


Figure 5 : Destinations des déplacements des habitants de la Province de Luxembourg (chiffres : BELDAM 2010)

La carte des destinations reprise dans la figure 5 montre que 85 % des déplacements restent à l'intérieur de la Province de Luxembourg. Les déplacements vers le Grand-Duché de Luxembourg et vers la Province de Liège représentent chacun 4 %, vers la province de Namur, il y a 2 % des déplacements et 1 % à destination du Hainaut. Le solde se répartit entre les autres provinces (ou pays).

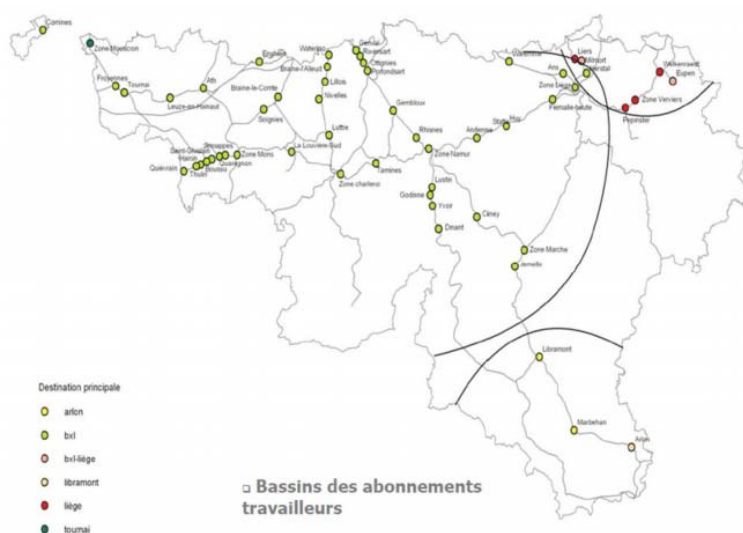


Figure 6 : Destination principale des travailleurs abonnés des chemins de fer en fonction de leur gare de départ (chiffres : abonnements SNCB 2005 analysés par le CREAT (UCL) dans le cadre de la CPDT)

Pour ce qui est des abonnés au chemin de fer, des chiffres de 2005 permettent de voir, comme cela est repris dans la figure 6, quelles sont les principales gares de destination des abonnés SNCB en

Province de Luxembourg ; il d'agit d'Arlon pour le sud de la province, de Liège pour le nord-est et de Bruxelles pour une très grande partie du territoire provincial.

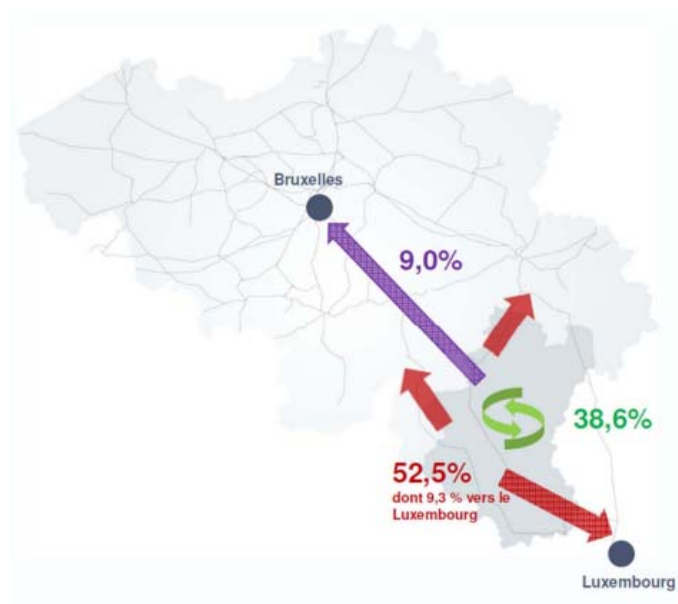


Figure 7 : Principaux flux des clients luxembourgeois de la SNCB (source : SNCB, Plan de transport 2014 – chiffres basés sur les ventes de billets et de cartes train en 2012)

La figure 7, basée sur les ventes 2012 de billets et cartes train (source : SNCB, plan de transport 2014), montre les principales destinations des voyageurs luxembourgeois de la SNCB. 9 % vont vers Bruxelles, 52,5 % vers d'autres provinces (en ce y compris 9,3 % qui partent vers le Grand-Duché de Luxembourg) et 38,6 % effectuent des déplacements ferrés en restant dans le territoire de la Province de Luxembourg. Il est cependant à noter que les voyageurs montés dans le train en Province de Luxembourg représentent moins d'1 % des voyageurs débarquant à Bruxelles (pour, par exemple, 6 % pour la Province de Namur ou 16 % pour le Hainaut).

2.2.7 Clientèle des chemins de fer

Selon la SNCB, 13052 personnes montent ou descendent quotidiennement, durant les jours ouvrés, dans le train dans l'une des gares ou points d'arrêt de la Province de Luxembourg⁹, soit environ 1,5% de l'ensemble des voyageurs seulement. Ce nombre chute à 4716 les samedis pour remonter à 7938 les dimanches

La gare d'Arlon est la gare la plus fréquentée de la Province de Luxembourg avec un chiffre de 4 116 voyageurs montés en moyenne en semaine, contre 2 244 voyageurs à la gare de Libramont et 1 653 voyageurs à la gare de Marloie. Par comparaison, à la gare de Namur qui est la première gare wallonne, il y a 18 647 voyageurs en moyenne en semaine dans la même période, soit presque cinq fois plus qu'à celle d'Arlon. Le détail des comptages de voyageurs¹⁰ par gare et point d'arrêt donne le tableau suivant (par ordre décroissant de « clientèle »)

⁹ Chiffres issus du comptage des voyageurs par la SNCB en octobre 2015 (repris sur le site Walstat de l'IWEPS).

¹⁰ Les derniers chiffres disponibles concernent les comptages d'octobre 2015.

Tableau 2 : Nombre de voyageurs montés par gare (moyenne pour les jours de la semaine (source : Comptages 2015 de la SNCB)

Gare ou Point d'arrêt	Comptage 2015
Arlon	4116
Libramont	2244
Marloie	1653
Athus	986
Marbehan	646
Bertrix	423
Marche	410
Virton	356
Barvaux	328
Melreux-Hotton	288
Vielsam	254
Bomal	247
Guvy	242
Florenville	136
Neuchateau	126
Messancy	96
Habay	70
Halanzy	68
Aubange	67
Paliseul	51
Grupont	50
Aye	48
Poix St Hubert	36
Forrieres	32
Viville	31
Carlsbourg	30
Stockem	18

On peut aussi observer que la gare de Paliseul est autant fréquentée le dimanche (53 voyageurs) que la semaine (51 voyageurs). Les gares de Marloie et Marbehan voient, quant à elles, davantage de voyageurs le dimanche que la semaine (1815 contre 1653 pour Marloie et 744 contre 646 pour Marbehan). On peut penser que ce phénomène peut (en partie) s'expliquer par les étudiants regagnant leur campus universitaire le dimanche soir.



Figure 8 : Nombres de voyageurs montés ou descendus dans une gare ou un point d'arrêt de la Province de Luxembourg (source : chiffres des comptages annuels de la SNCB repris par l'IWEPS sur le site walstat.be)

L'évolution de la fréquentation des trains en Province de Luxembourg peut s'estimer au travers des chiffres des comptages annuels de montées/descentes effectués par la SNCB chaque année. Il serait hasardeux, au vu de la figure 8, d'annoncer une quelconque évolution entre 2013 et 2015. Les variations enregistrées sont, en effet, certainement inférieures à la précision que l'on peut espérer des comptages réalisés de manière visuelle. Par contre, sur une échelle de temps plus longue, on peut observer une certaine augmentation, d'une vingtaine de pourcents en huit ans, de la clientèle luxembourgeoise de la SNCB.

2.2.8 Parc automobile

Nous avons déjà abordé la question de la motorisation des ménages au travers du prisme de l'enquête BELDAM (cf. 2.2.1), nous allons maintenant y revenir à travers les données du parc automobile belge, et plus précisément en utilisant les chiffres publiés par Statbel sur le nombre de véhicules immatriculés au 1^{er} août 2017. À cette date, le parc belge de véhicules se monte à 7419405 véhicules (en ce y compris les tracteurs, les véhicules spéciaux et les motos). Pour la Wallonie, on en est à 2325838 véhicules. En Province de Luxembourg, ce sont 202591 véhicules qui sont immatriculés¹¹, soit 2,7 % du parc belge ou 8,7 % du parc wallon. Ces véhicules se répartissent en 144159 voitures privées, 296 autobus et autocars, 23277 camions, camionnettes et véhicules tous terrains, 881 tracteurs routiers, 15314 tracteurs agricoles, 3492 véhicules spéciaux et 15172 motos. À ces chiffres il convient encore d'ajouter 8557 remorques et 2338 véhicules « autres » (ou dont le type n'est pas connu).

La figure 9 montre l'évolution du parc de véhicules en Province de Luxembourg d'août 2010 à août 2017. La croissance continue (entre 1 et 2 % par an) semble se poursuivre au même rythme depuis 2011. Cette croissance est très légèrement supérieure (de quelques dixièmes de pourcents) à celle observée pour le parc belge.

¹¹ Rappelons que pour les véhicules de location ou de leasing, c'est l'adresse de la société propriétaire du véhicule qui est reprise comme lieu d'immatriculation.



Figure 9 : Évolution du parc de véhicules en Province de Luxembourg de 2010 à 2017 (Source : Walstat, IWEPS)

C'est dans la commune d'Arlon qu'on retrouve le plus de voitures privées (15148) ; viennent ensuite Marche-en-Famenne (8866), Aubange (8284) et Bastogne (8049). On « tombe » ensuite à 5862 voitures pour Virton. Dans le bas du classement, on retrouve successivement Martelange (911 voitures), Herbeumont (835 voitures) et Daverdisse (717 voitures).

En 2017 (chiffres de Statbel), ce sont 14907 véhicules neufs qui ont été immatriculés en Province de Luxembourg pour 26671 véhicules d'occasion. Cela représente respectivement 2,2 % des véhicules neufs immatriculés en Belgique ou 8 % de ceux immatriculés en Wallonie et 2,9 % des véhicules d'occasion immatriculés en Belgique ou 8,2 % de ceux immatriculés en Wallonie. La répartition des immatriculations entre véhicules neufs (36 %) et véhicules d'occasion (64 %) est la même en Province de Luxembourg qu'en Wallonie alors qu'au niveau belge, la part des véhicules neufs est un peu plus importante (42 %).

81,1 % (12085) des véhicules neufs immatriculés en Province de Luxembourg sont des voitures particulières pour 12,1 % (1799) de véhicules pour le transport de marchandises, 1,4 % (214) de tracteurs agricoles ou 0,9 % (605) de motos¹². Dans les immatriculations de véhicules d'occasion, on relève 76,7 % (20464) de voitures, 13 % (3455) de véhicules pour le transport de marchandises, 7,4 % (1981) de motos et 2,3 % (624) de tracteurs agricoles.

C'est à Arlon qu'on a immatriculé le plus de véhicules neufs (1555). Marche-en-Famenne vient ensuite avec 1466 véhicules puis Bastogne avec 907 véhicules. À l'autre bout du classement, on retrouve encore Rouvroy (89 véhicules), Herbeumont (78 véhicules) et Daverdisse (74 véhicules).

¹² Il y a encore 16 autobus ou autocars, 59 tracteurs routiers et 129 véhicules spéciaux.

Pour les véhicules d'occasion, on retrouve le même trio en tête : Arlon (2214), Marche-en-Famenne (1606) et Bastogne (1590) ; par contre, en queue de classement, apparaît Martelange (179) avant Herbeumont (173) et Daverdisse (144).

La carte montrée en figure 10 reprend l'ensemble des immatriculations de véhicules, neufs ou d'occasion, pour chacune des communes de la Province de Luxembourg en 2017.

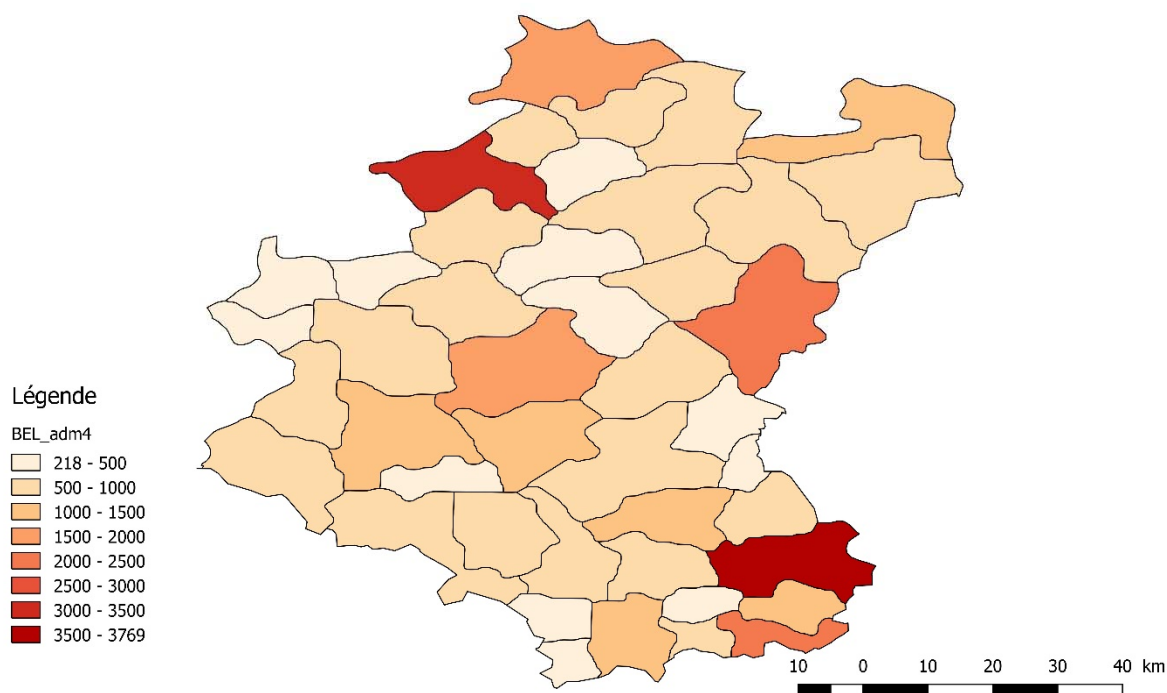


Figure 10 : Immatriculations de véhicules (neufs et d'occasion) par commune en 2017 (chiffres : STATBEL)

2.2.9 Intensité du trafic routier

Sur base des comptages réalisés dans les différentes régions, le SPF Mobilité & Transports publie des statistiques sur l'intensité du trafic routier mesurée en véhicule.km. Un véhicule.km correspond au déplacement d'un véhicule sur la distance d'un km sur le réseau routier de l'entité considérée. Le site Walstat de l'IWEPS nous permet d'avoir ces données désagrégées jusqu'au niveau communal mais les dernières statistiques disponibles sont celles se rapportant à l'année 2005.

Selon ces chiffres, 4697,8 millions de véhicules.km étaient, en 2005, parcourus en Province de Luxembourg ; cela correspond à 5 % du total national (94944,5 millions de véhicules.km) ou 13 % du total régional (36626,8 millions de véhicules.km).

Ce trafic se répartit pour 26 % (1232 millions de véhicules.km) sur le réseau autoroutier, 51 % (2393,7 millions de véhicules.km) sur le réseau régional et provincial et 23 % (1072,0 millions de véhicules.km) sur le réseau communal.

Comme on peut l'observer sur la figure 11, les réseaux régional et provincial et surtout autoroutier sont beaucoup plus sollicités alors que le réseau communal, malgré sa part importante dans la longueur totale du réseau routier, reçoit une part peu importante du trafic.

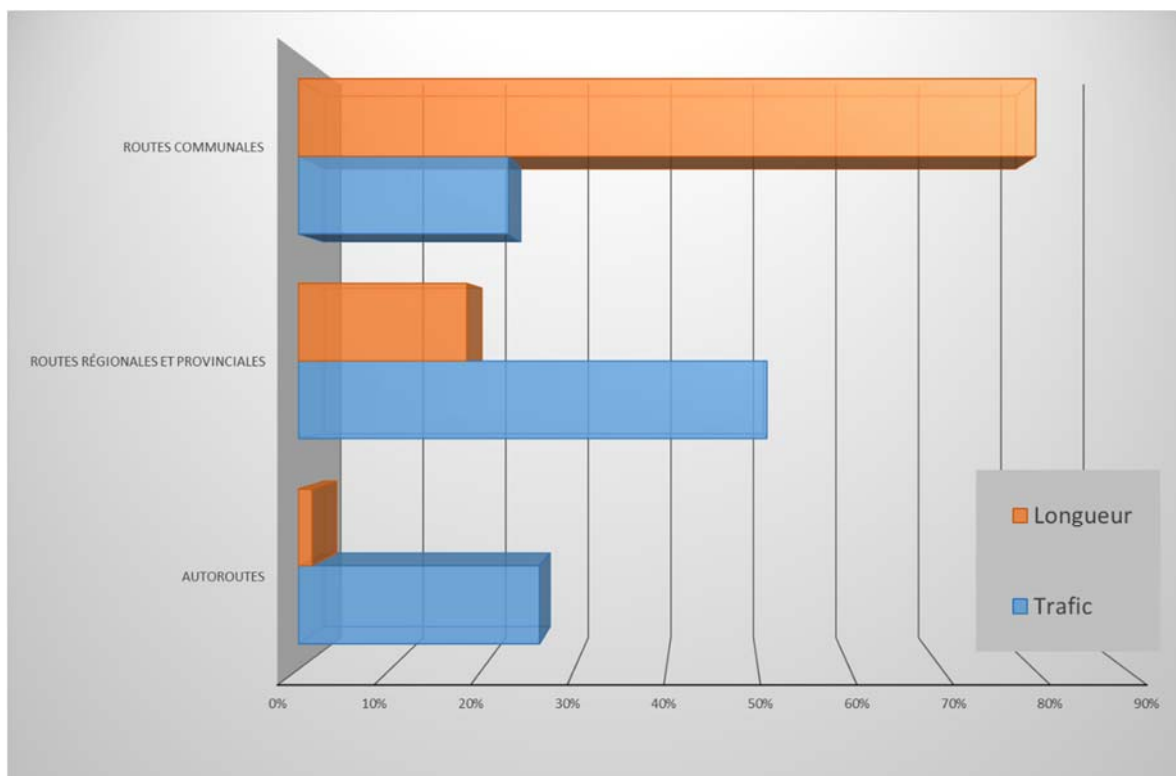


Figure 11 : Par type de réseau routier, part du trafic et part dans la longueur totale du réseau routier en Province de Luxembourg, chiffres de 2005 (Chiffres : SPF Mobilité & Transports et walstat.be, IWEPS)

C'est dans l'arrondissement de Neufchâteau que le plus de véhicules.km sont parcourus ; viennent ensuite ceux de Bastogne, Arlon, Marche-en-Famenne et enfin Virton. On remarquera encore que, dans l'arrondissement de Marche-en-Famenne, seuls 7 % des véhicules.km sont parcourus sur autoroutes pour 64 % sur les routes provinciales et régionales. Par contre, dans l'arrondissement de Neufchâteau, ce sont 40 % qui sont effectués sur le réseau autoroutier.

Tableau 3 : Répartition des véhicules.km parcourus en 2005 entre arrondissements (Source : SPF Mobilité & Transports et site walstat.be, IWEPS)

Arrondissement	Millions de véhicules.km (total)
Neufchâteau	1268,6
Bastogne	954,6
Arlon	935,1
Marche-en-Famenne	832,7
Virton	706,8

Si on pousse l'analyse plus loin au niveau de la désagrégation spatiale, on observe que c'est dans la commune d'Arlon que le plus de millions de véhicules.km sont parcourus (496,9) pour 265,9 à Bastogne, 234,6 à Marche-en-Famenne et 202,2 à Neufchâteau. À l'autre extrême du classement, on trouve Rouvrois avec 17,5 millions de véhicules.km puis Herbeumont avec 14,4 et enfin Daveluy avec 8,2.

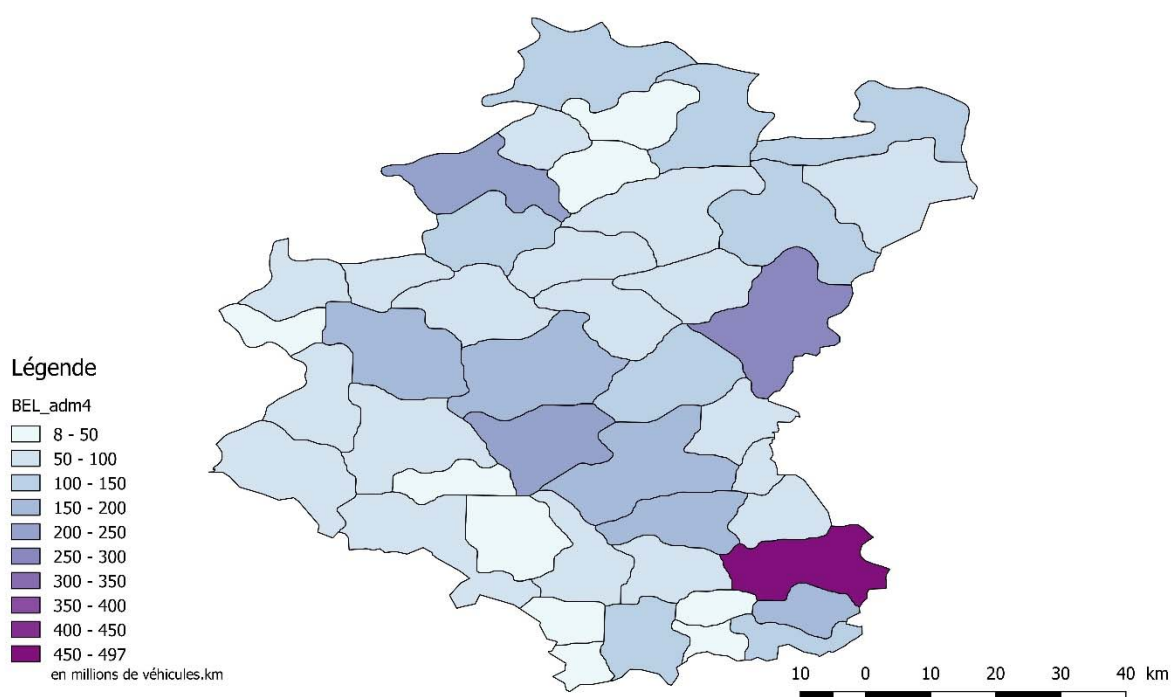


Figure 12 : Intensité du trafic (en millions de véhicules.km) par commune de la Province de Luxembourg en 2005
(chiffres : Walstat)

2.3 L'offre : routes, TEC, réseau ferré, etc.

2.3.1 Routes

Suivant les chiffres de 2016, en Belgique, la longueur totale du réseau autoroutier est de 1 763 km dont 869 km en Wallonie. La Province de Luxembourg compte, pour sa part, 154 km d'autoroutes, soit 8,7% du réseau autoroutier belge ou 17,7% du réseau wallon. Cela représente une densité autoroutière de 35 km par km² de territoire.

Le réseau autoroutier wallon, en km/1 000 km², est plus de trois fois plus dense que le réseau autoroutier dans l'ensemble des 27 pays de l'Union Européenne et représente un chiffre de 52 km/1 000 km². Dans la Province de Luxembourg, il y a 35 km¹³ de voie autoroutière/1 000 km². Ce chiffre est l'un des plus bas de Belgique.

De plus, en km/million d'habitants, ce réseau wallon est presque deux fois plus dense que ceux des 27 pays de l'UE.

En Belgique, en 2009, il y a 118 705 km de routes autres que les autoroutes. En Wallonie, on en compte 56 568 km et en Province de Luxembourg, ces routes représentent 10 197 km, soit 8,6% du réseau belge et 18,03 % du wallon.

¹³ Données de 2008 – Eurostat

Tableau 4 : Longueur des réseaux autoroutier et routier par région et province (Source : Eurostat)

Entité	Réseau autoroutier [km]	Réseau autoroutier [km par millier de km ²]	Autres routes [km]
	2016	2016	2009
Belgique	1 763	58	118 705
Région de Bruxelles-Capitale	11	70	1 860
Région flamande	883	66	60 277
Région wallonne	869	52	56 568
Province d'Anvers	220	79	12 480
Province de Limbourg	106	44	11 164
Province de Flandre-Orientale	196	66	12 982
Province du Brabant flamand	175	83	11 445
Province de Flandre-Occidentale	187	60	12 206
Province du Brabant wallon	63	57	4 224
Province de Hainaut	284	75	15 098
Province de Liège	266	69	14 973
Province de Luxembourg	154	35	10 197
Province de Namur	103	28	12 076

Des chiffres de 2005¹⁴ permettent d'affiner un peu mieux la répartition du réseau routier de la Province de Luxembourg à la fois en termes spatiaux mais également en termes de types de routes. Les 10568,9 km de routes en Province de Luxembourg se répartissent entre 1,5 % d'autoroutes, 18,3 % de routes régionales et provinciales et 80,2 % de routes communales.

Le tableau suivant montre comment ces réseaux se répartissent entre les différents arrondissements de la province.

Tableau 5 : Répartition des réseaux routiers entre arrondissements en 2005 (Source : SPF Mobilité & Transports)

Entité administrative	Km de réseau routier revêtu total	Km de réseau autoroutier	Km de réseaux régional et provincial	Km de réseau communal
Province de Luxembourg	10568,9	156,0	1936,6	8476,4
Arrondissement d'Arlon	815,8	20,9	190,3	604,5
Arrondissement de Bastogne	2260,5	51,5	401,3	1807,7
Arrondissement de Marche-en-Famenne	2325,5	10,7	403,0	1911,7
Arrondissement de Neufchâteau	3409,2	60,0	536,0	2813,6
Arrondissement de Virton	1757,9	12,9	406,0	1338,9

Dix communes comptent plus de 300 km de réseau routier communal.

¹⁴ Chiffres du SPF Mobilité & Transports repris sur le site walstat.be de l'IWEPs

Tableau 6 : Classement des communes comptant, en 2005, le plus de voiries communales (Source : SPF Mobilité & Transports)

Commune	Km de réseau communal
Libramont-Chevigny	423,6
Bastogne	402,0
Durbuy	352,2
Gouvy	338,1
Libin	328,6
La Roche-en-Ardenne	306,8
Paliseul	304,7
Bouillon	304,6
Marche-en-Famenne	302,0
Bertrix	301,8

Si Libramont est la commune comptant le plus long réseau routier communal, il faut aussi noter que le chef-lieu provincial, Arlon, n'a que 238,6 km de voiries communales. C'est Martelange qui se distingue avec un réseau communal long de seulement 18,6 km (loin derrière la pénultième commune, Musson, qui compte encore 67,1 km de voiries communales).

2.3.2 TEC

180 lignes de bus TEC circulent quotidiennement dans la province de Luxembourg (tenant compte des lignes et de leurs extensions) et totalisent une longueur de 3826 km pour 5598 points d'arrêt.

Tableau 7 : Le réseau TEC Namur-Luxembourg en chiffres, 2017 (Source : Rapport annuel 2017 du groupe TEC)

	Namur	Luxembourg	Total
Nombre de lignes	129	180	309
Longueur d'axe (en km)	2 482	3 826	6 308
Points d'arrêt	5 422	5 598	11 020
Aire (en km ²)	3 666	4 440	8 106
Communes	38	44	82
Population (au 01/01/2017)	490 947	280 946	771 893

Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des lignes desservies par le TEC en Province de Luxembourg.

Tableau 8 : Liste, au 31 décembre 2017, des lignes desservies par le TEC Namur-Luxembourg en Province de Luxembourg

N°	Dénomination	N°	Dénomination	N°	Dénomination
1	Marche-en-Famenne - Bastogne	5/3	Bertrix - Paliseul - Saint-Hubert	10/5	Barvaux - Oppagne - Heyd - Bomal
1/2	Salle - Flamierge - Bastogne	5/5	Maissin - Libin - Saint-Hubert	11	Manhay - Melreux
2	Bastogne - Martelange - Fauvillers	6	Poix - Paliseul	11/2	Marloie - Melreux
2/2	Bastogne - Villers-La-Bonne-Eau	7	Sugny - Bouillon	11/3	Melreux - Heyd - Bomal - Petithan
3	Arlon - Martelange	8	Bouillon - Libramont	11/5	Noiseux - Durbuy - Melreux
3/2	Circuit des écoles d'Attert	8b	Bouillon - Menuchenet	11/7	Circuit des écoles de Bourdon et Hotton
4	Libramont - Amberloup - Champlon (Ardennes)	9	Alle-sur-sembais - Gedinne - Beauraing	11/9	Circuit des Rocailles et IMP de Marloie
5	Saint-Hubert - Poix	10	Manhay - Aywaille	12/1	Deulin - Hotton
5/2	Saint-Hubert - Nassogne - Saint-Hubert	10/2	Aywaille - Hamoir - Durbuy - Barvaux - Bomal	12/2	Biron - Ny - Soy - Hotton
		10/3	Manhay - St-Roch - Bomal - Barvaux	12/3	Hotton (Centre de réfugiés) - Melreux (Gare)
		10/4	Bomal - Tohogne		

N°	Dénomination
13	La Roche - Melreux
13/2	La Roche - Devantave - La Roche
13/3	La Roche - Warizy - La Roche
13/4	Vecpré - Rendeux
13/5	Devantave - Rendeux
14	Manhay - Vielsalm
14/1	Chevron - Manhay
14/2	Manhay - Samrée - Grandmenil
14/3	Manhay - Lierneux
14/4	Houffalize - Hébronval - Manhay
14/5	Manhay - Hébronval
14/6	Houffalize - Vielsalm - Schmiede
14/7	Houffalize - Gouvy - Schmiede
14/8	Regné - Ottré - Tailles - Fraiture
15	La Roche - Lignéres - Marche-en-Famenne - Marloie
15/2	Houffalize - La Roche
15/3	Wibrin - Houffalize
15/4	Marche - Les Fourches - Marloie
17	Houffalize - Bertogne - Bastogne
17/2	Bastogne - Marvie - Bastogne
17/3	Mabompré - Vellereux et Compogne
18	Bastogne - Houffalize - Montleban
18/2	Hallonru - Cherain
18/3	Houffalize - Montleban - Goronne - Vielsalm
18/4	Gouvy - Deiffelt - Beho - Commanster - Vielsalm
19	Virton - Arlon
19/2	Meix-devant-Virton - Virton - Arlon
20	Châtillon - Rachecourt - Arlon
22	Florenville - Arlon
22/2	Florenville - Marbehan
22/3	Saint-Vincent - Izel - Pin - Jamoigne
23	Florenville - Neufchâteau
24	Florenville - Géroville - Virton
27	Libramont - Marbehan
27/1	Lavaux - Assenois
27/2	Neufchâteau - Sainte-Marie - Libramont
28	Marbehan - Arlon
30	Bellefontaine - Paliseul
31	Menuchenet - Carlsbourg - Paliseul
32	Ochamps - Jéhonville - Paliseul
34	Arlon - Waltzing
36	Florenville - Lacuisine - Florenville
37	Florenville - Muno - Bouillon

N°	Dénomination
40	Bouillon - Bertrix
42	Six-Planes - Menuchenet
43	Bohan - Alle - Menuchenet
44	Bièvre - Menuchenet
45	Menuchenet - Bouillon - Menuchenet
45/3	Bus local de Vresse (Bohan)
45/4	Bus local de Vresse (Sugny)
49	La Roche - Ortho (Baconfoy - Cens)
51	Amberloup - Saint-Hubert - Libramont
53/1	Saint-Hubert - Tillet - Amberloup
53/2	Saint-Hubert - Champlon - Saint-Hubert
54/1	Habay-la-Neuve - Virton
54/2	Virton - Buzenol - Etalle - Habay
54/3	Jamoigne / St-Vincent - Ste-Marie-Etalle / Habay
54/4	Martelange - Habay
54/5	Metzert - Habay
54/7	Les Fosses - Rossignol - Marbehan - Habay
54/8	Vance - Etalle - Habay
54/9	Neufchâteau - Légglise - Habay
55	La Roche - Manhay - Malempré
56	Libramont - Habay - Arlon
56/1	Anlier - Louftémont
59	La Roche - Tenneville - La Roche
60	Saint-Hubert - Neufchâteau - Martelange
60/2	Ebly - Chêne - Witry
61	Libramont - Redu
62	Rochefort - Tellin - Grupont - Mirwart
63	Waharday - Chéoux - Rendeux
64	Wy - Amonines
65	Marcourt - Rendeux
66	Gedinne - Paliseul - Bertrix
67	Gedinne - Paliseul - Bouillon
68	Paliseul - Ochamps - Bertrix
69	Bertrix - circuit du Saupont
72	Saint-Léger - Baranzay - Athus - Turpange - Arlon
73	Saint-Léger - Differt - Athus
74/2	Saint-Mard - Ruette - Virton
75	Athus - Longwy
76/4	Athus - Guerlange - Athus
77/1	Circuit Scolaire de Libramont (Wisbeley)
77/2	Circuit scolaire de Libramont (Blancheau)

N°	Dénomination
77/3	Circuit scolaire de Libramont (Serpont)
77/4	Circuit scolaire de Libramont (Neuvillers)
78/1	Circuit scolaire de Bertrix (Ecole Spéciale)
78/2	Circuit scolaire de Bertrix (Zoning)
79/1	Circuit Scolaire de Bouillon (OTAN)
79/2	Circuit scolaire de Bouillon (Maroc)
80	Bastogne - Arlon - Luxembourg
80/1	Arlon - Luxembourg
80/2	Arlon - Steinfort - Luxembourg
81	Saint-Vincent - Luxembourg
82	Virton - Saint-Léger - Arlon - Luxembourg
83	Saint-Mard - Virton - Aubange - Luxembourg
84	Marbehan - Habay - Arlon - Luxembourg
85	Differt - Athus - Dippach - Luxembourg
86	Arlon - Rodange
88	Bastogne - Namur (express)
89	Bastogne - Houffalize - Gouvy - Vielsalm
91	Boucle Urbaine - WAHA
92	Boucle Urbaine - WEX
97d	Nettinne - Marche
98	Havelange - Marche
99	Ocquier - Durbuy - Barvaux - Bomal
155a	Virton - St-Mard - Lamorteau - Montmédy
155a2	Torgny - Dampicourt - Saint-Mard
155b	Saint-Mard - Virton - Marbehan
162a2	Marloie - Heure - Noisieux
162a3	Marloie - Noisieux - Melreux
162a4	Sinsin - Marche
162b	Libramont - Jemelle
163a	Bertrix - Muno - Lambermont
163b	Libramont - Bastogne
163b1	Bras - Wardin - Bastogne
163b4	Bras - Wardin - Mageret - Bastogne
163b5	Bastogne - Mageret - Wardin
163c	Bastogne - Houffalize - Gouvy
163d	Gouvy - Tavigny - Bastogne
163d2	Gouvy - Limerlé - Houffalize
163d3	Vissoule - Tavigny - Houffalize
165ab	Florenville - Virton - Saint-Mard
165c	Florenville - Bertrix

N°	Dénomination
167a	Arlon - Athus - Virton
346	Villers-sur-Semois - Breuvanne - Tintigny
411	Longlier - Neufchâteau - Bertrix
413	Bastogne - Neufchâteau
413/2	Juseret - Traimont - Sibret - Bastogne
420	Aye - Jemelle - Nassogne
424	Rochefort - Marche

N°	Dénomination
741	Arlon - Hondelange - Athus
761	Guerlange - Athus
1011	Liège - Athus (express)
A	Arlon - Ligne urbaine Hydrion
B	Arlon - Ligne urbaine Callemeyn
C	Arlon - Ligne urbaine Semois

N°	Dénomination
D	Arlon - Ligne urbaine Galgenberg
E	Arlon - Ligne urbaine Clinique
11a	Proxibus de Durbuy
11b	Proxibus de La Roche
11d	Proxibus de Nassogne
11e	Proxibus de Vielsalm
11f	Proxibus de Marche-en-Famenne
11g	Proxibus de Daverdisse

Le matériel roulant de la province de Luxembourg se compose surtout (81%) de bus standard de 90 à 104 places. Les minibus (de 1 à 12 places) représentent 13% du total du matériel roulant dans cette province et le TEC dispose également de 4 bus autocar (3% de la flotte), de 2 bus articulés (2% de la flotte) de 143 à 152 places et de 1 midibus (1% de la flotte) de 58 à 63 places.

Tableau 9 : Matériel roulant de TEC en Province de Luxembourg, 2016 (Source : Rapport annuel 2016 du groupe TEC)

Luxembourg			
	Nord	Sud	Total
Bus standards	56	41	97
Bus autocars	3	1	4
Bus articulés	1	1	2
Midibus	1	0	1
Minibus	16	0	16
Total	77	43	120

Ci-dessous des exemples des différents types de bus.



Figure 13 : Bus standard -Berkhof S2000T (Source : <https://www.zone01.be/artikel/jonckheere-s2000t>)



Figure 14 : Bus autocars - IRISBUS ARES TEC (Source :<https://hiveminer.com/Tags/ares%2Cirisbus>)



Figure 15 : Bus articulés - Mercedes-Benz Citaro G II (Source : <https://www.zone01.be/hercules/reekspagina/tec-namen-luxemburg-4380-4386>)



Figure 16 : Midibus - IRISBUS Midway (Source : <http://www.zone01.be/hercules/bus/H16439>)



Figure 17 : Minibus - IRISBUS Indcar Wing (Source : <https://www.zone01.be/hercules/reekspagina/tec-namen-luxemburg-4230-4233>)

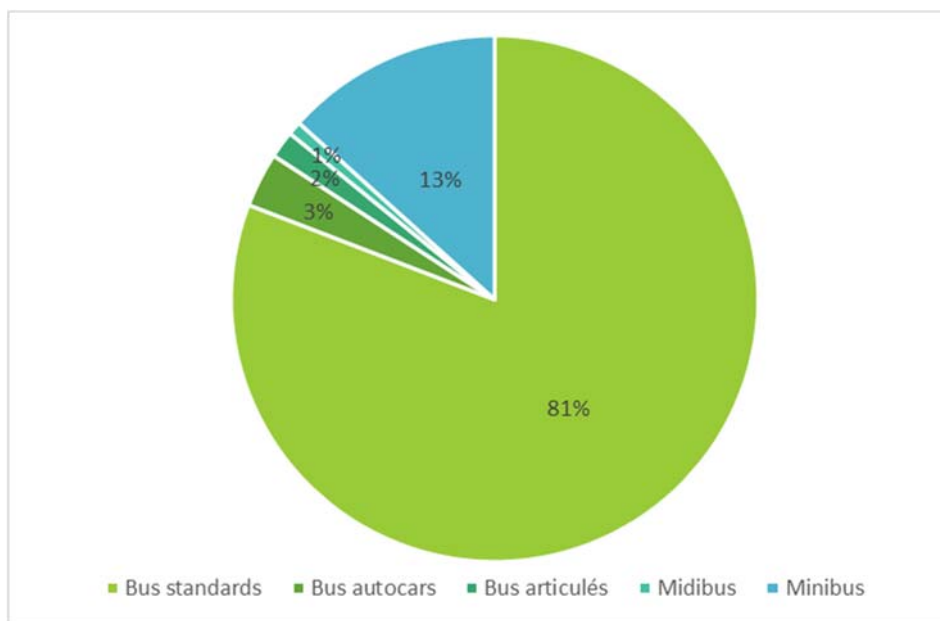


Figure 18 : Matériel roulant du TEC en Province de Luxembourg, 2016 (Source : Rapport annuel 2016 du groupe TEC)

En rapport avec les travaux du nouveau Plan Transport 2017, le Groupe TEC, en coopération avec la SNCB, a déterminé les nœuds intermodaux les plus importants en Belgique en vue d'améliorer l'intermodalité train-bus. Dans la Province de Luxembourg, on retrouve trois nœuds intermodaux qui font parties de ce plan : Marloie, Libramont et Arlon.

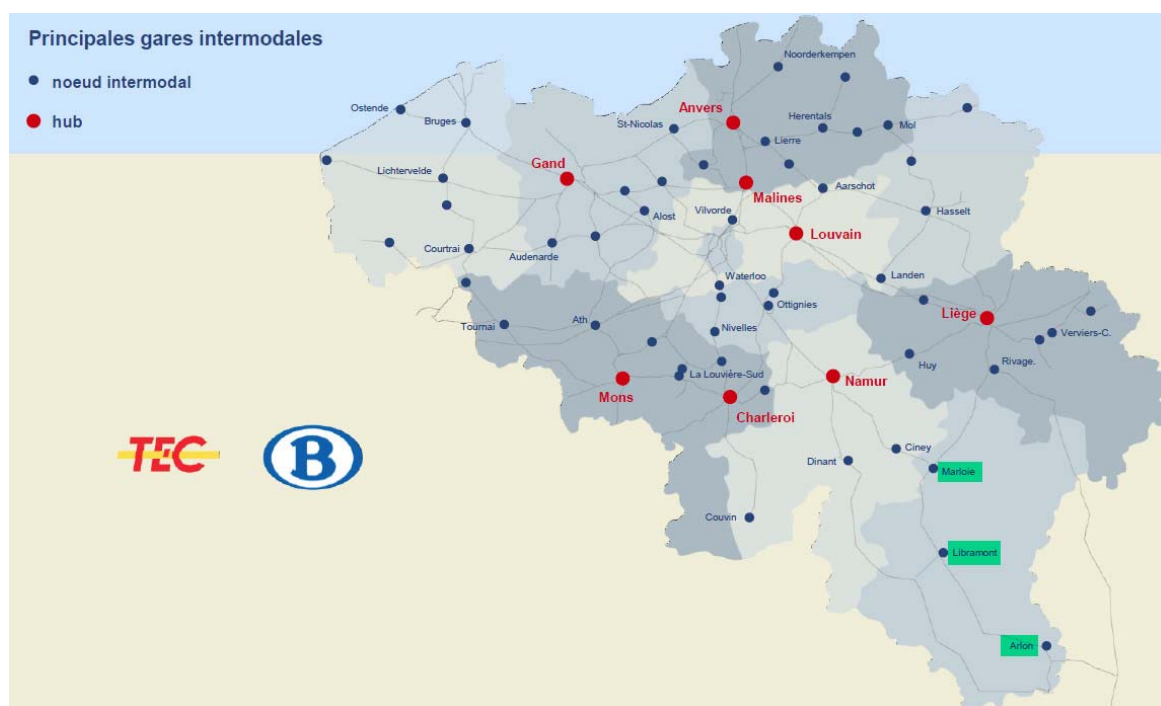


Figure 19 : Points intermodaux suivant le Plan Transport 2017 (source : SNCB Plan de transport 12/2017-2020 & projets gares et ateliers – Province de Luxembourg)

Ces trois dernières années le nombre de membres du personnel du TEC Namur-Luxembourg dans la Province de Luxembourg a légèrement augmenté. En 2014, on dénombrait 198 personnes (conducteurs 69%, employés et salariés de bureau 22%, ouvriers des services techniques 9%) et en 2015, ce nombre a augmenté de 5 personnes et en 2016, on pouvait compter 207 personnes (conducteurs 70%, employés et salariés de bureau 21%, ouvriers des services techniques 9%).

À partir du 1er janvier 2018, le TEC Namur-Luxembourg a adapté son réseau dans le sud de la province de Luxembourg pour « offrir un service plus fiable, plus rapide et plus ponctuel mais aussi un réseau simplifié, avec des horaires et itinéraires plus faciles à comprendre. »¹⁵ Ce changement a concerné les communes d'Arlon, d'Attert, d'Aubange, de Messancy, de Musson, de Rouvroy, de Saint-Léger et de Virton.

2.3.3 Réseau ferré

Le réseau ferroviaire belge compte 285 km de voies ferrées en Province de Luxembourg, soit 8 % du réseau national (3 607 km).

Tableau 10 : Longueur du réseau ferré par province (source : Eurostat)

	Longueur totale du réseau ferré (km)	Longueur du réseau ferré électrifié (km)
	2008	1994
Belgique	3.578	2363
Région de Bruxelles-Capitale	99	139
Région flamande	1.635	1160
Région wallonne	1.843	1064
Province d'Anvers	245	265
Province de Limbourg	271	106
Province de Flandre-Orientale	499	301
Province du Brabant flamand	306	271
Province de Flandre-Occidentale	315	217
Province du Brabant wallon	129	98
Province de Hainaut	646	404
Province de Liège	462	260
Province de Luxembourg	285	133
Province de Namur	322	109

Dans la Province de Luxembourg, il y a 64 km¹⁶ de voie ferrée/1 000 km². Ce chiffre est le plus bas de toutes les provinces belges.

¹⁵ <https://www.infotec.be/fr-be/minformer/actualit%C3%A9s/d%C3%A9tails.aspx?idnews=5723>

¹⁶ Données de 2008 – Eurostat

Tableau 11 : Densité du réseau ferroviaire belge en 2008 (Source : Eurostat)

Réseau ferroviaire [km par millier de km ²]	
	2008
Belgique	118
Région de Bruxelles-Capitale	616
Région flamande	122
Région wallonne	110
Province d'Anvers	88
Province de Limbourg	113
Province de Flandre-Orientale	169
Province du Brabant flamand	145
Province de Flandre-Occidentale	101
Province du Brabant wallon	118
Province de Hainaut	171
Province de Liège	120
Province de Luxembourg	64
Province de Namur	88

Le réseau ferré luxembourgeois se compose des lignes suivantes :

- Ligne 42 : Rivage – Luxembourg,
- Ligne 43 : Marloie – Liège,
- Ligne 162 : Namur – Luxembourg,
- Ligne 165 : Libramont – Athus,
- Ligne 166 : Neffe – Bertrix.

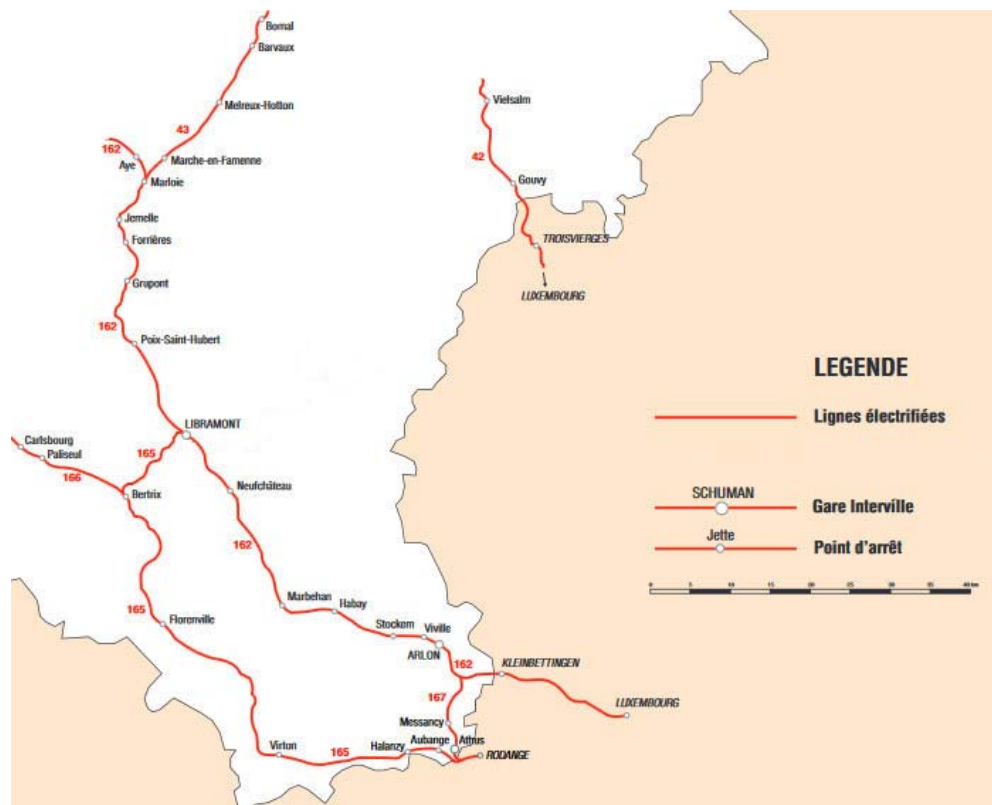


Figure 20 : Le réseau ferroviaire en Province de Luxembourg (Source : SNCB)

En 2016, en Province de Luxembourg, il y a 7 gares et 20 points d'arrêt ainsi que 26 automates pour acheter des billets de train. De plus, sur ce territoire, la SNCB dispose de 2422 places de parkings et de 279 emplacements vélos. La figure 21 reprend les emplacements des parkings de la SNCB en Province de Luxembourg. Il faut noter la belle évolution du nombre de ces places de parking, tant pour les voitures que pour les vélos, puisqu'on est passé de 1458 places pour voitures en 2008 à 2422 en 2016 (soit + 66 %) et, sur la même période, de 134 places pour les vélos à 279 (soit + 108 %).



Figure 21 : Localisation des parkings de la SNCB en Province de Luxembourg (Source : « Plan De Transport 12/2017 > 2020: Province de Luxembourg », SNCB)

Des facilités d'accès pour les PMR¹⁷ sont également mises en œuvre en Province de Luxembourg. Ainsi les gares d'Arlon et de Libramont bénéficient d'une plate-forme mobile pour permettre aux personnes à mobilité réduite, essentiellement en fauteuil roulant, de franchir les escaliers et ce grâce à une glissière installée sur les rampes d'escalier ; ainsi les personnes à mobilité réduite peuvent accéder à toutes les voies de ces deux gares.¹⁸ Dans un certain nombre de gares (reprises sur la figure 22), des services d'assistance aux PMR sont également disponibles.

¹⁷ Personnes à Mobilité Réduite

¹⁸ <http://www.sudinfo.be/2038802/article/2018-01-15/mobilite-reduite-du-nouveau-dans-les-gares-d-arlon-et-de-libramont>



Figure 22 : Gares de la province de Luxembourg où une assistance PMR (à demander au moins 24 h à l'avance) est disponible
(Source : « Plan De Transport 12/2017 > 2020: Province de Luxembourg », SNCB)

2.3.4 Voies navigables

Contrairement à toutes les autres provinces wallonnes, la Province de Luxembourg ne dispose d'aucune voie d'eau navigable.

2.3.5 Réseau lent

Le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) est composé de voies essentiellement aménagées sur les anciennes lignes de chemin de fer et les chemins de halage.

La Province de Luxembourg est sur le parcours d'un itinéraire international :

- **EuroVelo 5, Via Romea Francigena**, 314 km de Roubaix à Martelange en 9 étapes : Renaix, Grammont, (Bruxelles), Wavre, Namur, Dinant, Marche-en-Famenne, La Roche-en-Ardenne, Bastogne et Martelange.

et de deux itinéraires régionaux :

- **W7 Sur la Route des Ardennes**, 207 km de Lanaye à Bouillon en 5 étapes : Liège, Durbuy, La Roche-en-Ardenne, Libramont et Bouillon.
- **W9 La Véloroute Grandeur Nature**, 157 km de Raeren à Martelange en 5 étapes : Montjoie, Saint-Vith, Gouvy, Bastogne et Martelange.

Le RAVeL luxembourgeois comprend aussi les tronçons suivants :

- Bastogne Sud - Bourcy - Gouvy (L163) : 27 km
- Bourcy - Houffalize (L613) : 10 km
- Bastogne - Wiltz (L164) : 12 km
- Marche-en-Famenne - Hotton : 7,5 km
- Redu - Daverdisse (L518) : 3 km
- Sainte-Cécile - Muno (L165a) : 8 km
- Ethe - Croix-Rouge (L155) : 8 km
- Saint-Léger - Châtillon (L615) : 4 km

Sur les 1379,63 km de RAVeL que compte la Wallonie en 2017, 93,07 km se trouvent sur le territoire de la Province de Luxembourg, soit 6,7 % de l'ensemble du réseau. De 2013 à 2017, le RAVeL luxembourgeois ne s'est étayé que de moins d'un kilomètre (950 m exactement pour passer de 92,12 km à 93,07 km). C'est dans l'arrondissement de Bastogne que l'on retrouve près de la moitié du réseau (47,10 km) alors que l'arrondissement d'Arlon ne compte aucun RAVeL. C'est d'ailleurs la commune de Bastogne qui accueille le plus de kilomètres de RAVeL (24,46 km) ; Houffalize (13,88 km) et Durbuy (13,26 km) sont, elles aussi, traversées par plus de dix kilomètres de RAVeL. Par contre, beaucoup de communes sont absentes dans la desserte par voies lentes : Arlon, Attert, Aubange, Martelange, Messancy, Bertogne, Fauvillers, Vielsalm, Vaux-sur-Sûre, Sainte-Ode, Érezée, La Roche-en-Ardenne, Nassogne, Rendeux, Tenneville, Manhay, Bertrix, Bouillon, Daverdisse, Herbeumont, Léglise, Libin, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Tellin, Libramont-Chevigny, Chiny, Meix-devant-Virton, Musson, Tintigny, Habay et Rouvroy.

La carte reprise en figure 23 reprend l'ensemble du réseau wallon en ce y compris celui de la Province de Luxembourg.

Il faut aussi noter un réseau de « points nœuds » en Pays de Famenne, reliant divers RAVeL (RAVeL de l'Ourthe, RAVeL de Ciney-Marchin, RAVeL de Marche-Hotton, RAVeL de Rochefort-Houyet) et couvrant l'ensemble du territoire touristique géré par la maison du tourisme du Pays de Famenne, comprenant Durbuy, Somme Leuze, Marche, Hotton, Nassogne et Rochefort. Ce réseau reprend 350 km de voies cyclables.

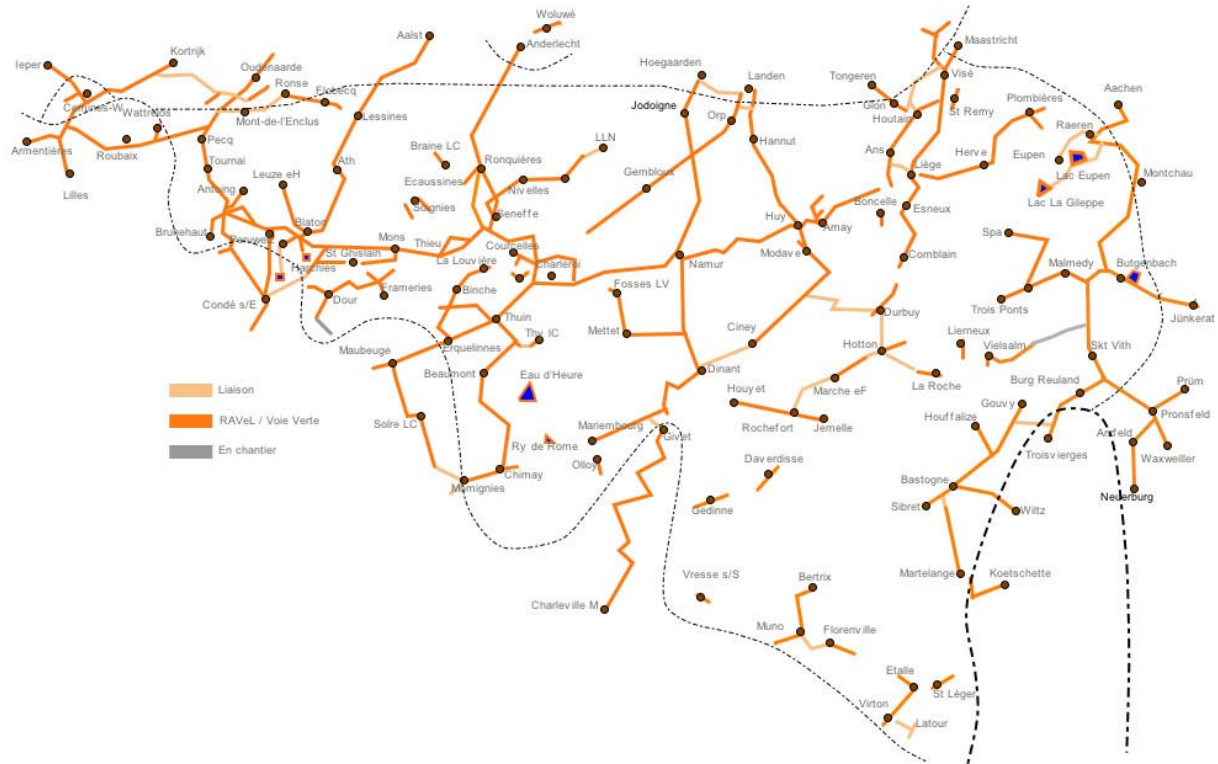


Figure 23 : RAVeL en Wallonie (source : <http://www.velo-ravel.be>)

2.4 Accidentologie

On ne peut malheureusement pas parler de mobilité sans évoquer la question des accidents de la route.

En Belgique, en 2016, le nombre de victimes tuées dans les accidents de la route était de 637 personnes. En Wallonie, ce chiffre était de 302 personnes, soit 47,4 % des victimes du pays. En Province de Luxembourg, ce sont 39 individus qui ont été tués sur la route, soit 12,9 % des victimes tuées dans les accidents sur les routes wallonnes, ou 6,1 % des victimes des routes belges.

La même année, il a eu 51 190 personnes blessées dans les accidents de la route en Belgique dont 14995 personnes en Wallonie, soit 29,3 %. En Province de Luxembourg, on a compté 1 368 personnes blessées sur la route, soit 9,1 % de celles blessées en Wallonie ou 2,7 % de celles blessés en Belgique.

Ces chiffres doivent être mis en parallèle avec la longueur du réseau : en Province de Luxembourg, on retrouve 8,7 % du réseau autoroutier belge et 8,6 % des autres routes belges. Le pourcentage de tués dans des accidents de la route en Province de Luxembourg est plus faible que la part provinciale dans le réseau routier et le pourcentage de blessés est même beaucoup plus faible. Tout cela semble indiquer une meilleure sécurité routière en Province de Luxembourg.

Tableau 12 : Tués, blessés dans les accidents de la route (Source : Statbel)

Nom	Tués [nombre]	Blessés [nombre]
	2016	2016
Belgique	637	51190
Région de Bruxelles-Capitale	17	4557
Région flamande	318	31636
Région wallonne	302	14995
Province d'Anvers	72	8784
Province de Limbourg	47	4238
Province de Flandre-Orientale	77	8263
Province du Brabant flamand	38	4283
Province de Flandre-Occidentale	84	6070
Province du Brabant wallon	25	1311
Province de Hainaut	104	5386
Province de Liège	85	4678
Province de Luxembourg	39	1368
Province de Namur	49	2252

Néanmoins, comme on peut le voir dans la figure 24, l'évolution du nombre de victimes d'accidents en Province de Luxembourg qui connaissait une évolution favorable depuis 2008 a connu une légère augmentation en 2015 et stagne en 2016.

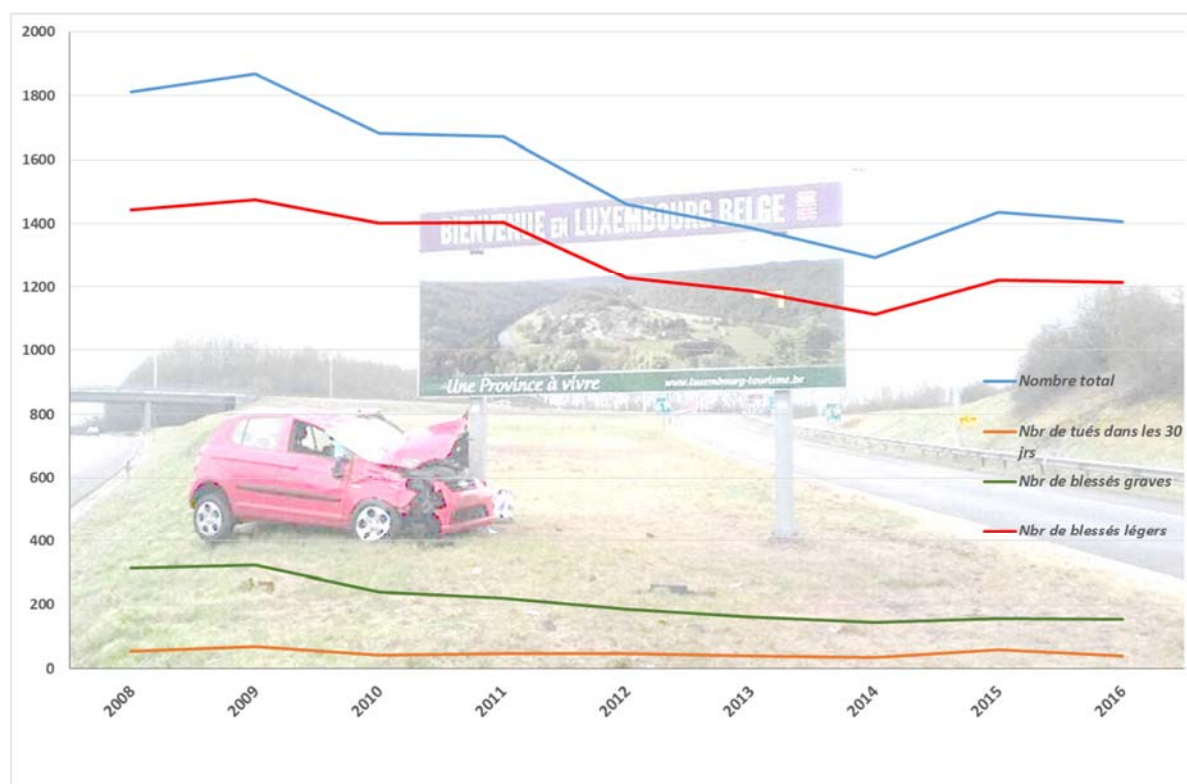


Figure 24 : Évolution du nombre de victimes de la route en Province de Luxembourg de 2008 à 2016 (Source : Statbel)

Ce sont surtout les principales villes (Arlon, Bastogne, Marche-en-Famenne) qui connaissent le plus de victimes de la route. Daverdisse, Herbeumont et Meix-devant-Virton, pour leur part, n'ont vu, en 2016, que 4 blessés légers chacune.

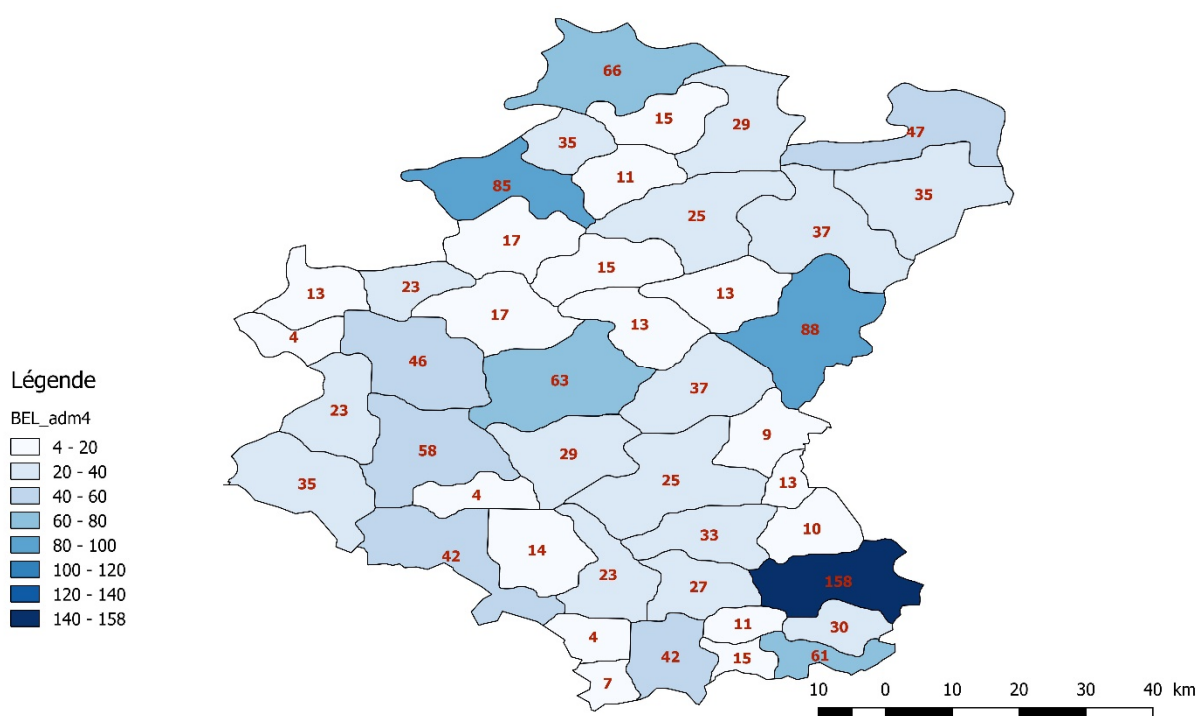


Figure 25 : Nombre de victimes d'accidents de la route en 2016, par commune (Source : Statbel)

Enfin, on peut encore estimer la sécurité routière au travers de deux indicateurs : le nombre de victimes (blessées ou tuées) d'accidents par kilomètre de réseau et le nombre de victimes par million de véhicules.km. Pour la Belgique, ces indicateurs se montent respectivement à 0,43 victime par km de réseau et à 0,55 victime par million de véhicules.km ; pour la Wallonie, on a 0,27 victime par km de réseau et 0,42 victime par million de véhicules.km. Mais, pour la Province de Luxembourg, ces chiffres sont beaucoup plus bas avec 0,13 par km de réseau et 0,30 victime par million de véhicules.km. Ces indicateurs semblent une fois de plus prouver qu'il est moins dangereux de circuler sur les voiries de la Province de Luxembourg.

Les figures 26 et 27 reprennent ces indicateurs commune par commune. Si on considère l'indicateur du nombre de victimes par km de réseau, c'est Arlon (0,48) qui est la commune la plus dangereuse alors que Daverdisse, Herbeumont et Meix-devant-Virton, avec 0,03 comme valeur de l'indicateur, sont les communes les plus sûres. Par contre, suivant l'indicateur du nombre de victimes par million de véhicules.km parcouru, c'est Durbuy (0,64) qui est cette fois la plus dangereuse alors que Fauvillers (0,11) est la plus sûre.

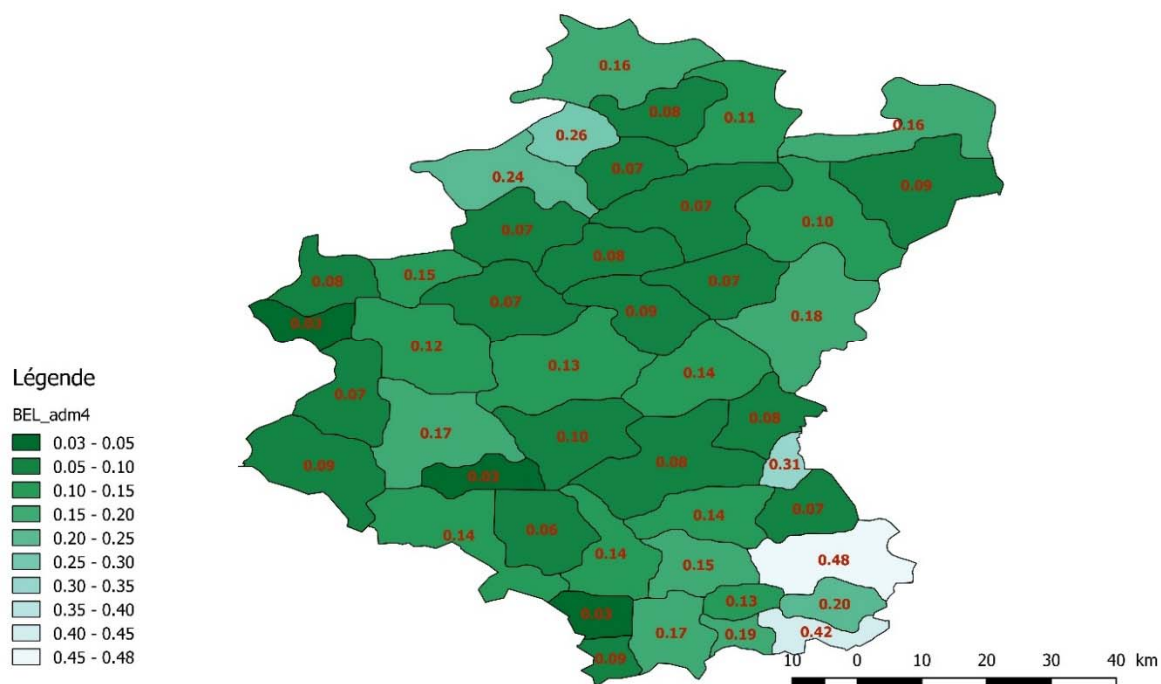


Figure 26 : Nombre de victimes d'accidents de la route par km de réseau

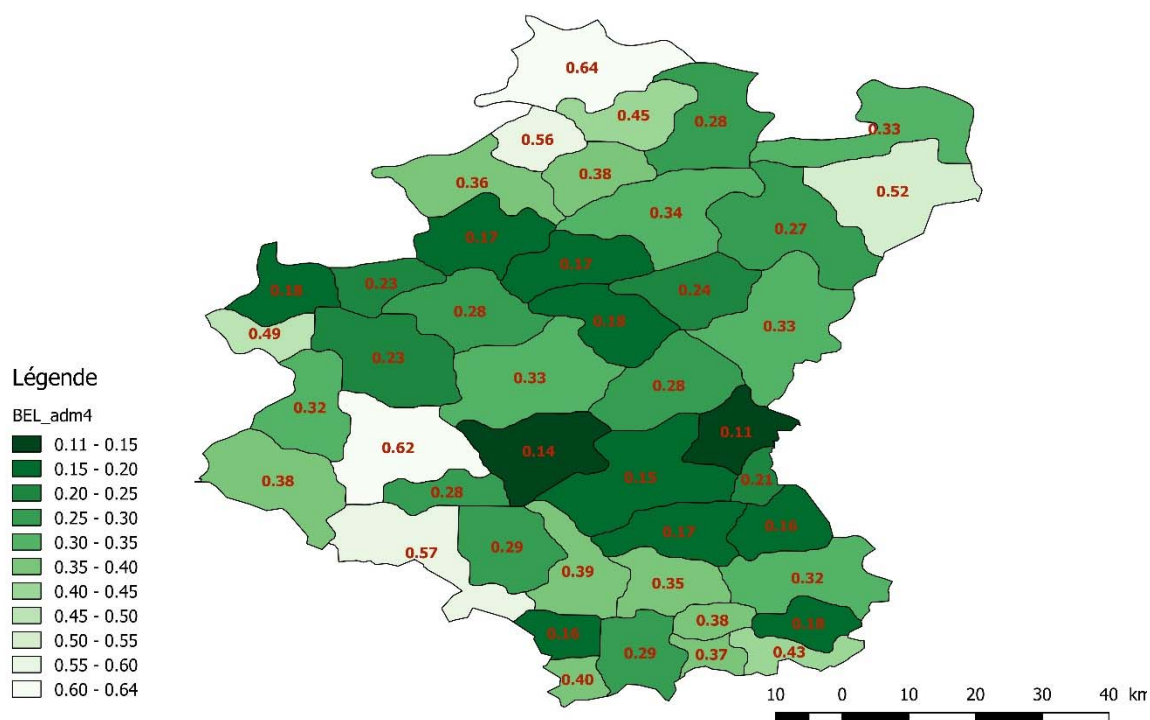


Figure 27 : Nombre de victimes d'accidents de la route par million de véhicules.km parcouru

3 Les solutions déjà existantes

La mobilité en Province de Luxembourg est une problématique qui préoccupe les différents acteurs, économiques, sociaux et politiques, de la province depuis un certain temps. Dès lors, ils ne sont pas restés les bras croisés face aux problèmes croissants rencontrés et un certain nombre de pistes de solutions ont déjà été abordées. Sans prétendre à l'exhaustivité, cette partie du Livre blanc de la mobilité 2018 va présenter quelques-unes des initiatives déjà prises pour améliorer la mobilité en Province de Luxembourg.

3.1 Les plans de mobilité dans les communes de la Province de Luxembourg

Les plans communaux de mobilité (PCM) sont des outils mis en œuvre par la Wallonie pour que les communes qui les mettent en place puissent disposer d'un outil stratégique leur permettant une planification de la mobilité plus aisée sur leur territoire. Les domaines touchés par un PCM sont l'accessibilité, la mobilité, la sécurité routière et la qualité du cadre de vie au niveau de la commune. Pour établir un PCM, un diagnostic de la situation existante est d'abord établi. Ensuite, sur base de celui-ci, des objectifs à court et moyen termes sont définis et des mesures concrètes pour viser ces objectifs sont prises.

En Province de Luxembourg, un certain nombre de communes disposent déjà d'un plan communal de mobilité.

1. **Arlon** : son PCM a été créé en 2002 et, actuellement, son actualisation est en cours.
2. **Aubange** : le PCM date de 2002 et son actualisation est maintenant demandée.
3. **Bastogne** : le PCM a démarré en 2003 et son actualisation est maintenant en cours.
4. **Bertrix** : un plan intercommunal de mobilité datant de 2012 couvre les territoires de Bertrix, Herbeumont et Paliseul ; il a été approuvé par la Wallonie.
5. **Bouillon** : le PCM a été approuvé en 2010.
6. **Durbuy** : un PCM a été réalisé en 2000. Depuis, Durbuy fait l'objet, avec les communes d'Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne et Rendeux ainsi que celles de Rochefort et Somme-Leuze en Province de Namur du plan intercommunal de mobilité du Pays de Famenne. Celui-ci a été approuvé en 2016.
7. **Érezée** : commune couverte par le plan intercommunal de mobilité du Pays de Famenne, cf. Durbuy.
8. **Gouvy** : actuellement, la commune a introduit une demande de subsides pour réaliser un PCM.
9. **Habay** : un plan intercommunal de mobilité couvrant Habay-la-Neuve et Léglise a été approuvé en 2010.
10. **Herbeumont** : commune couverte par un plan intercommunal de mobilité, cf. Bertrix.
11. **Hotton** : couverte par le plan intercommunal de mobilité du Pays de Famenne, cf. Durbuy.
12. **La Roche-en-Ardenne** : son PCM date de 2004.
13. **Léglise** : commune couverte par le plan intercommunal de mobilité de Habay-la-Neuve et Léglise ; cf. Habay.
14. **Libramont-Chevigny** : le PCM a été initié en 2005 et son actualisation est actuellement demandée.
15. **Manhay** : cette commune a introduit une demande pour réaliser un PCM.
16. **Marche-en-Famenne** : un premier PCM a été réalisé en 2002. Depuis la commune fait partie du Plan intercommunal de mobilité du Pays de Famenne. Cf. Durbuy.
17. **Messancy** : un pré-diagnostic a été établi en 2016 et un auteur a été désigné, après rédaction d'un cahier des charges, en 2017 pour réaliser un PCM.
18. **Musson** : le PCM est en cours de réalisation.

19. **Nassogne** : commune reprise dans le Plan intercommunal de mobilité du Pays de Famenne. Cf. Durbuy
20. **Neufchâteau** : son PCM a été approuvé en 2008.
21. **Paliseul** : commune faisant partie du Plan intercommunal de mobilité de Bertrix, Herbeumont, Paliseul. Cf. Bertrix.
22. **Rendeux** : commune couverte par le Plan intercommunal de mobilité du Pays de Famenne. Cf. Durbuy
23. **Saint-Hubert** : le PCM est en cours de réalisation depuis 2016. Les phases 1 et 2 ont été approuvées en 2017.
24. **Vaux-sur-Sûre** : le PCM est en cours de réalisation depuis 2016. Il a été approuvé par le Conseil communal début 2018.
25. **Virton** : c'est le plus ancien PCM de la province puisqu'il a été approuvé en 1999. Son actualisation est en cours.

Par contre, un certain nombre de communes n'ont pas encore enclenché la démarche de réalisation d'un PCM : Attert, Bertogne, Chiny, Daverdisse, Étalle, Fauvillers, Florenville, Houffalize, Libin, Martelange, Meix-devant-Virton, Rouvroy, Saint-Léger, Sainte-Ode, Tellin, Tenneville, Tintigny, Vielsam et Wellin.

Il y a donc actuellement plus de la moitié des communes de la province de Luxembourg qui se sont dotées d'un plan communal de mobilité.

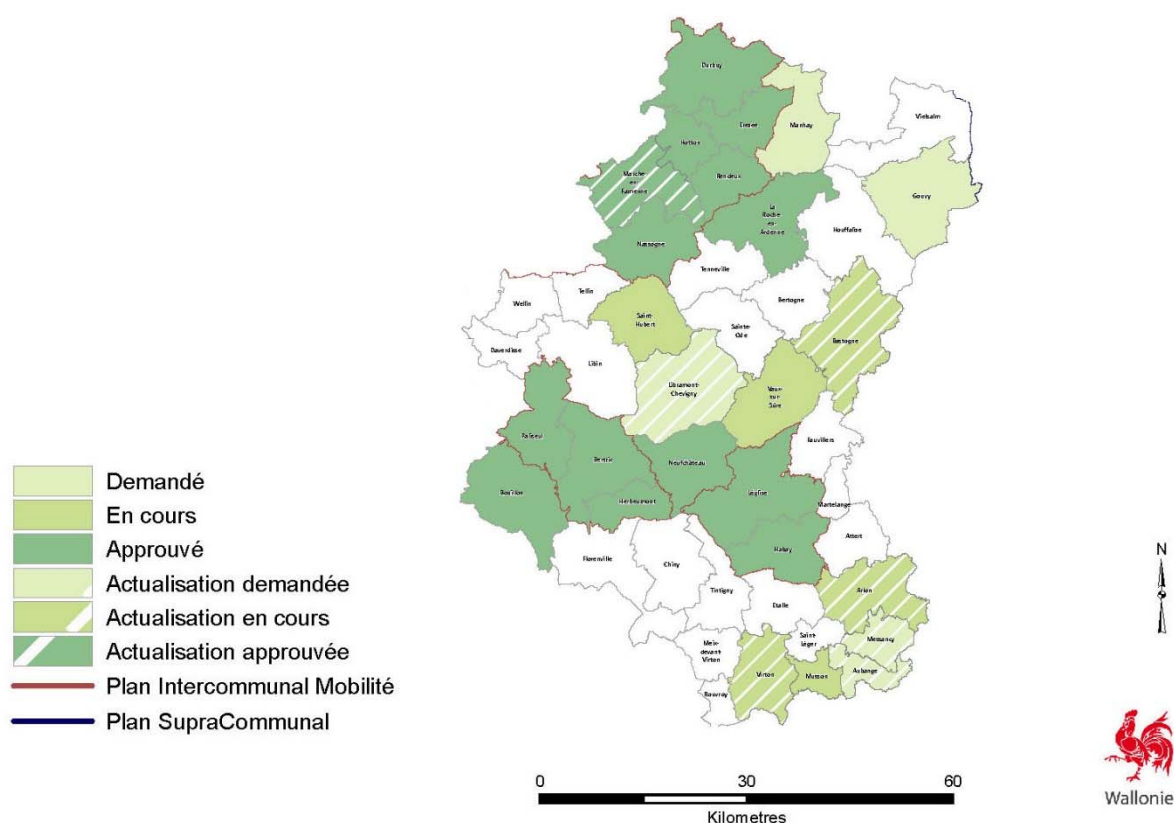


Figure 28 : Situation des Plans Communaux de Mobilité en Province de Luxembourg, Mai 2017 (Source : http://mobilete.wallonie.be/files/eDocsMobilete/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM_Mai2017%20-%20A4.pdf)

Plus de la moitié des 44 communes ont un conseiller de mobilité.

3.2 Cambio, la voiture partagée

Depuis 2002, la société Cambio propose ses voitures partagées, d'abord en Wallonie puis dans l'ensemble du pays. L'objectif est d'optimiser l'usage des véhicules en supprimant les coûts liés à la possession d'une voiture (frais d'acquisition, taxes, assurances, entretien, parking ...) et en augmentant l'usage qui est fait d'un véhicule puisque celui-ci pourra successivement être employé par plusieurs abonnés. Ce système permet à ses utilisateurs de profiter de l'autonomie de mobilité garantie par la voiture mais également de ne la payer qu'uniquement au prorata de leur utilisation. Les abonnés à ce service, plus de 27000 à l'heure actuelle, peuvent disposer de 1025 voitures réparties entre plus de 420 stations dans 39 villes belges. En Wallonie, les utilisateurs sont plus de 1950 et se partagent 95 voitures disponibles dans 50 stations situées dans 11 villes wallonnes.

Alors qu'au départ, la société visait surtout les villes dont la population est importante¹⁹, Arlon a pu bénéficier dès septembre 2009 de voitures Cambio car une étude de faisabilité financée par la Province de Luxembourg a démontré que le système pouvait être optimisé pour répondre aux attentes des utilisateurs et de la société. Le chef-lieu provincial dispose de deux stations : l'une à la gare, dans un parking protégé, propriété de la SNCB, et l'autre, rue du vingt-cinq août à proximité de l'administration communale, en face du palais provincial. Les voitures disponibles sont des Citroën C3.



Figure 29 : Station Cambio à la gare d'Arlon (Source : www.secumobilite.be)

3.3 Luxcovoiturage

L'idée de mettre sur place un site Internet de covoiturage « Luxcovoiturage.be » est née en 2005, après l'analyse des résultats d'une enquête sociologique sur les problèmes de mobilité en Province de Luxembourg, plus spécifiquement ceux rencontrés par les femmes dans leur accès à l'emploi et à la formation. Tout a commencé en septembre 2005 dans 3 communes : Habay, Léglise et Neufchâteau qui ont été les premières partenaires de ce projet soutenu financièrement par le ministre wallon de l'Économie, de l'Emploi, du Commerce extérieur et du Patrimoine. Ainsi, ce site Internet provincial de covoiturage était gratuit pour les utilisateurs. En 2007, un onglet covoiturage scolaire a été mis à la disposition du public en phase test sur la zone de police Famenne-Ardenne venant ainsi compléter

¹⁹ Ce n'est plus le cas actuellement puisque le service est disponible dans des villes comme Ciney ou Gembloux.

l'offre de services en matière de mobilité. Puis en juillet 2008, une extension du service aux entreprises a également été ajoutée.



Figure 30 : Logo du site luxcovoiturage.be

Néanmoins, ce service de covoiturage souffrait du peu d'utilisateurs même s'il comptait déjà 333 membres après neuf mois de mise en service et était sur le point d'atteindre les 1000 membres fin 2008. Par conséquent, il avait donc du mal à atteindre une certaine masse critique, condition sine qua non pour permettre de pouvoir trouver sans trop de difficultés des « covoitureurs » permettant de répondre aux besoins des « covoiturés ». En effet, en 2006, entre 2800 et 4300 personnes visitaient chaque mois le site. Pour pallier ce problème, il a donc été décidé d'incorporer ce site jusqu'alors limité à la Province de Luxembourg au service national offert via la plate-forme Carpool.be²⁰. À partir de 2016, le site est donc devenu un partenaire de carpool.be et, grâce à cette fusion, les habitants de la province peuvent profiter d'une base de données de plus de 130 000 membres de Carpool pour leurs souhaits de covoiturage.

3.4 Aires de covoiturage

En vue de favoriser le covoiturage et donc d'aller dans le sens d'une mobilité plus durable en invitant les usagers à partager un même véhicule pour, notamment, diminuer les émissions polluantes et atténuer les congestions, la Wallonie met en place un réseau de parkings sécurisés, proches des grands axes, où certains conducteurs, devenant « covoiturés », pourront laisser leur voiture et donner rendez-vous à leur « covoitureur » en vue de continuer leur parcours ensemble.

En Province de Luxembourg, deux telles aires de covoiturage sont déjà présentes. L'une est située sur le parking du Shopping Cora de Messancy où 30 places de parking sont disponibles. Il s'agit donc d'un parking privé ouvert au public dans le cadre d'un partenariat avec la Wallonie. Cette aire est proche de la E411, de la E25 et de la N81. L'autre se trouve sur le parking de l'IKEA d'Arlon où, de nouveau dans le cadre d'un partenariat du privé avec la Wallonie, 48 places sont mises à disposition des adeptes du covoiturage. La E411 et la E25 sont accessibles à proximité de cette aire.

D'autres aires de covoiturage sont encore en projet : à Habay, près de la sortie 28a de la E411, où 14 places seraient disponibles ; à l'Église des Champs à Bertogne où l'on trouverait 5 places et à Saint-Hubert, à hauteur de la BK 0.1 sur la N808, avec 20 places,

Signalons encore le P+R de Viville prévu pour, au mieux, 2020 où, dans un premier temps, 150 places seraient disponibles pour ensuite passer à 750 places.

²⁰ Carpool.be est la plate-forme de covoiturage lancée par Taxisop



Figure 31 : Aires de covoiturage en Province de Luxembourg (Source : WalOnMap, geoportail.wallonie.be)

3.5 Partageons nos routes

L'association « Partageons nos routes », créée en 2006, a pour but de rassembler les acteurs de terrain autour de la prévention routière pour coordonner et mener des actions en vue de contribuer à une réduction significative du nombre d'accidents sur les routes de la Province de Luxembourg.



Figure 32 : Logo de l'asbl « Partageons nos routes »

L'association mène diverses actions de prévention à destination de tous les publics, telles que : une campagne « 'Ceinture' : à l'arrière comme à l'avant » qui veut faire passer, au travers des enfants, le message que chaque occupant d'une voiture doit être attaché en toute sécurité ; une journée vélo à Vaux-sur-Sûre à destination des élèves de 6^{ème} primaire des écoles communales ; l'action « Carton plein », un concours de slogans sur le thème de la sécurité routière (dont le gagnant, en 2016, a remporté un stage de conduite automobile) reconduit pendant plusieurs années; une mise en pratique de la théorie liée au cycliste pour les enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaires des écoles de Rendeux qui a suivi une initiation à cette théorie par un policier retraité ; la participation, avec Ethias, le CRECCIDE, l'APPER et la zone de police Famenne-Ardenne, à la journée Child Safety à Houtopia où 4

classes de 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaires ont pu participer à des ateliers sur le thème de la prévention routière ; une remise à niveau du code de la route destinée aux aînés de Léglise ou à ceux de Fauvillers ou bien encore de Rulles ou Meix-devant-Virton; une même remise à niveau mais cette fois à destination des chauffeurs de la Locomobile (cf. plus loin), la participation à une journée prévention de la zone de police Sud-Lux au shopping CORA ou bien encore un apprentissage pratique du code de la route pour les élèves d'Arlon.

L'asbl « Partageons Nos Routes » mène essentiellement des actions de sensibilisation au moyen notamment d'une voiture tonneau destinée à montrer l'intérêt de porter sa ceinture de sécurité, d'un simulateur moto pour apprendre à réagir aux imprévus de la route ou d'une piste de sécurité routière en plein air pour éduquer les élèves de la 4^{ème} à la 6^{ème} primaire aux règles de base de la sécurité routière. Elle participe aussi à la campagne « be soft » avec les Responsible Young Drivers et invite les conducteurs de la province à signer la charte « Jesuispour.be » qui les invite à respecter le port de la ceinture, les limitations de vitesse ou le renoncement à la conduite en cas de consommation d'alcool ou de drogues.

3.6 Call Center de la Mobilité / La Locomobile

Cette initiative permet aux habitants de la Province de Luxembourg ne disposant pas d'une voiture d'effectuer leurs déplacements grâce à un service de call center de la mobilité. Ce service de taxi social est offert depuis sept ans (2011) par la Province de Luxembourg avec l'aide des communes. Il est à destination des personnes moins mobiles ou socialement défavorisées (toutes les personnes de plus de 65 ans mais aussi les bénéficiaires du RIS, les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires de l'aide du CPAS...)



Figure 33 : Logo de la Locomobile

Concrètement les demandeurs peuvent appeler le call center, via un numéro gratuit, du lundi au vendredi de 8 h. à 16 h 30. Ils sont priés de transmettre leur demande 48 heures à l'avance afin que le service puisse leur proposer une solution optimale de mobilité via les différentes offres de transport et les initiatives existantes. Cependant, il peut arriver que l'opérateur du call center ne trouve pas d'offre adéquate disponible. Dans ce cas, il peut choisir d'envoyer un des 14 véhicules de la Locomobile pour remplir le besoin de mobilité du demandeur à condition que celui-ci corresponde bien au profil fixé par sa commune de résidence.

Actuellement, les voitures de la Locomobile circulent dans 19 communes de la province de Luxembourg : Bastogne, Bertogne, Bertrix, Bouillon, Érezée, Étalle, Fauvillers, Florenville, Habay, Herbeumont, Hotton, Libin, Marche-en-Famenne, Musson, Neufchâteau, Rouvroy, Saint-Hubert, Tintigny et Virton.

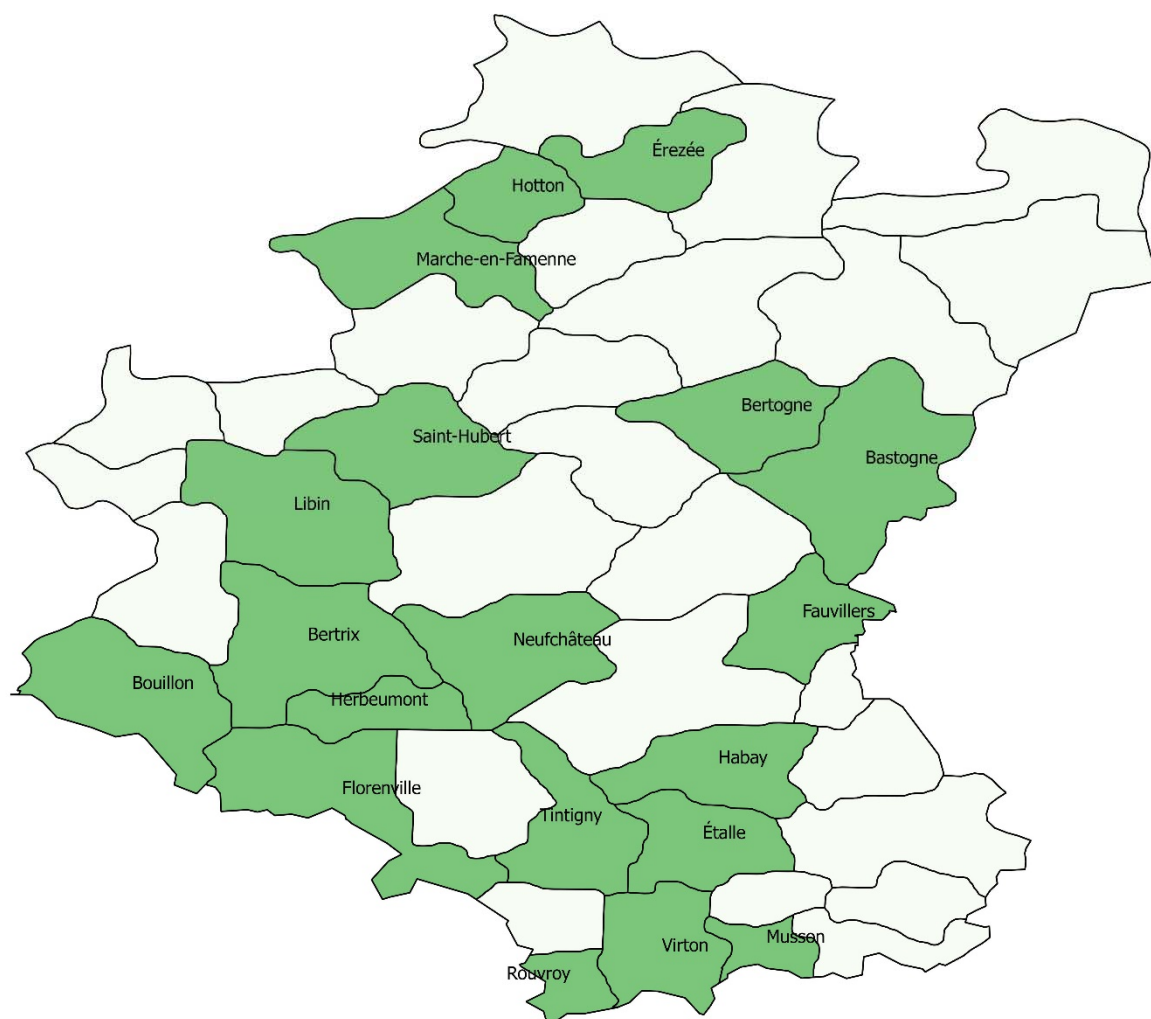


Figure 34 : Communes pour lesquelles les services de la Locomobile sont disponibles

Les tarifs en vigueur (à partir du 1^{er} octobre 2017) pour l'utilisation d'une des voitures de la Locomobile sont un forfait de 2,87 € pour tout trajet de moins de 8 km, 0,36 € par kilomètre réellement parcouru pour les trajets plus longs et une redevance horaire de 8 € si un accompagnateur doit assister le demandeur hors du véhicule (par exemple, à l'hôpital). Ces prix s'entendent pour chacune des personnes transportées dans le véhicule.

Les 14 véhicules de la Locomobile sont sur les routes du lundi au vendredi, de 8 h. à 17 h. Elles ont pris en charge 20200 bénéficiaires en 2017 (pour 14400 en 2012) et parcourent plus de 500 000 kms par an.

3.7 DAMIER

ForCa, une association, créée par les syndicats FGTB et CSC, active en Province de Luxembourg dans la formation à la conduite automobile a mis en place l'action de DAMIER : le Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région rurale. Les trois grandes dimensions du travail pédagogique de DAMIER sont : la boîte à outils, la mise en réseau et l'échange de pratiques. Toutes les initiatives de mobilité sur le territoire de la Province de Luxembourg sont recensées sur le site internet damier.be. Celui-ci permet, par localité (ancienne commune), de trouver les lignes de bus et

de train, les initiatives locales de mobilité, les sociétés de transport de personnes et les offres de covoiturage. La figure 35 reprend un exemple de fiche de mobilité (pour la localité d'Ambly).

Fiche de mobilité pour Ambly

Commune de Nassogne www.nassogne.be

[\[Faire une nouvelle recherche \]](#)

Qui sommes-nous ?

Votre trajet

Votre localité

Les outils de DAMIER

A propos de mobilité

Légende des lignes TEC et SNCB

- cases blanches : il y a au moins 1 **départ** de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine
- cases grises : aucun **départ** de bus dans cette tranche horaire les jours de semaine

Pays des Condruces

Bus TEC

[Infos et horaires](#)

Pour plus d'infos (mercredis, congés scolaires), consulter le site des TEC. Attention aux itinéraires variables selon le jour. T. InfoTEC 081/25 35 55

Ligne 5/2 : Saint-Hubert - Nassogne-Saint-Hubert (vers Mormont (Nassogne)) (1 départ par jour)
Remarque : Bus scolaire : ne circule pas les jours de congé scolaire.

avant 7h30	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h	16h-17h30	après 17h30
				✓	

Ligne 5/2 : Saint-Hubert - Nassogne-Saint-Hubert (vers St-Hubert) (1 départ par jour)
Remarque : Bus scolaire : ne circule pas les jours de congé scolaire.

avant 7h30	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h	16h-17h30	après 17h30
✓					

Ligne 420 : Aye - Jemelle - Nassogne (vers Aye) (15 départs par jour)
Remarque : Ne circule pas ni les dimanches ni les jours fériés

avant 7h30	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h	16h-17h30	après 17h30
✓	✓		✓	✓	✓

Ligne 420 : Aye - Jemelle - Nassogne (vers Nassogne) (12 départs par jour)
Remarque : Ne circule pas ni les dimanches ni les jours fériés

avant 7h30	8h30-11h30	11h30-13h30	13h30-16h	16h-17h30	après 17h30
✓	✓		✓	✓	✓

Train SNCB

[Infos et horaires](#)

Nous vous invitons à consulter le site de la SNCB pour des informations plus précises sur votre voyage. T. Info voyageurs 02/528 28 28

Pas de liaison par train

Initiatives locales de mobilité

Transport de personnes

[\[+\] Afficher](#)

Transport de personnes à mobilité réduite

Personnes nécessitant une aide pour l'embarquement et le débarquement

[\[+\] Afficher](#)

Transport médical

Transport de personnes pour se rendre chez le médecin, dans un centre hospitalier ou de soins

[\[+\] Afficher](#)

Covoiturage

[avec Luxcovoiturage](#)

Sur Luxcovoiturage, vous pouvez trouver des conducteurs qui proposent d'embarquer des passagers pour des trajets à travers la province

[Cliquez ici pour chercher des annonces au départ de Ambly](#)

Figure 35 : Exemple de fiche de mobilité pour une localité sur le site www.damier.be

Malheureusement, actuellement, le site est en refonte totale et n'est donc plus vraiment opérationnel. L'initiative DAMIER n'est plus vraiment très active et les informations disponibles ne sont pas mises à jour.



Figure 36 : Logo de DAMIER

Via son site, DAMIER met à disposition de la population un certain nombre de ressources telles que des cartes de la province, la liste des arrêts de bus, des conseils pour l'achat d'un véhicule d'occasion ou la réglementation en matière de remboursement des frais de déplacements. Des formations à la mobilité ont également été organisées : du coaching mobilité pour amener le participant à intégrer la dimension mobilité dans sa stratégie de recherche d'emploi ou de formation ou dans la réalisation de son projet professionnel et mettre à sa disposition des documents ressources qui lui permettent de préciser, orienter géographiquement et enrichir son projet professionnel ; le « petit parcours de DAMIER » pour permettre au participant de développer sa mobilité, et donc son autonomie, en acquérant une meilleure connaissance de l'offre de transport ; un module de formation « Plan d'action Mobilité » afin de poser les bases d'un plan de mobilité personnel permettant de rendre opérationnel son projet professionnel.

La nouvelle version du site de DAMIER, toujours en phase de test, reprend également, localité par localité, des informations sur les emplacements de parking pour PMR, les initiatives de mobilité à destination des personnes valides (p.ex. la mise à disposition d'un scooter dans le cadre d'une démarche vers la formation et l'emploi par l'asbl Les Compagnons de la maison), celles visant les PMR légers pouvant voyager dans des véhicules non adaptés et celles visant les PMR lourds demandant des véhicules adaptés, les services de véhicules médicalisés et ceux offrant des véhicules sanitaires légers. De plus, le site web rassemble aussi des renseignements sur les services de covoiturage, les espaces de coworking, les initiatives liées à la mobilité douce, celles pour les personnes à mobilité réduite, les informations trafic et les transports en commun. Malheureusement, ces informations se limitent souvent à un lien vers un site web ad-hoc. Un moteur de recherche permet de retrouver les solutions disponibles dans une des catégories citées ci-dessus pour une commune donnée.

3.8 FlexiTEC, le transport à la demande

Le FlexiTEC est une solution de mobilité qui complète l'offre des lignes régulière de TEC en milieu rural. Elle a été mise en place en 2014. Cinq communes ont été les premières à s'associer au projet, dont trois en Province de Luxembourg : Durbuy, Rendeux et Tellin²¹. Arlon, Hotton et Paliseul ont ensuite rejoint l'initiative en janvier 2015.

²¹ Les deux autres communes, Viroinval et Havelange, sont situées en Province de Namur.

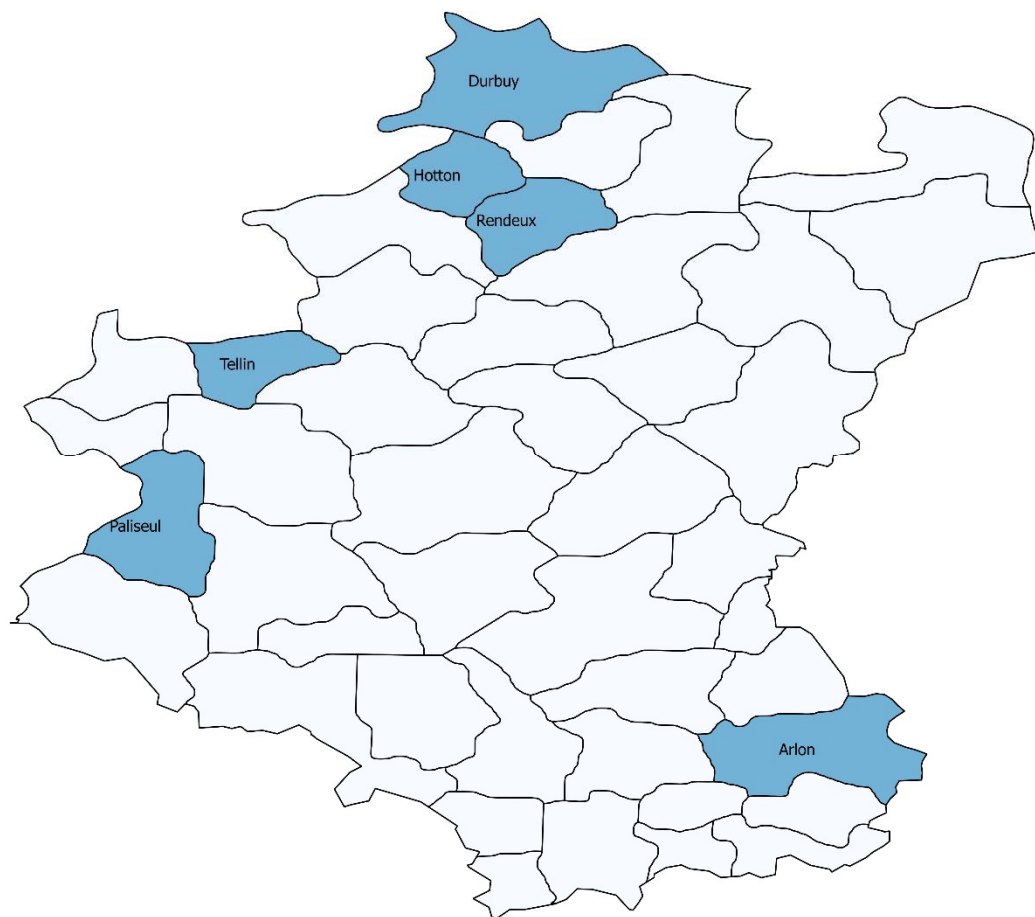


Figure 37 : Communes de la province de Luxembourg couvertes par le flexiTEC

Le projet FlexiTEC est une initiative du TEC Namur-Luxembourg qui a le soutien de la Wallonie et du ministre de la Mobilité. Ce nouveau service de mobilité à la demande en milieu rural est basé sur un partenariat TEC-communes et a été conçu de manière à répondre aux besoins de déplacements diffus des personnes en milieu rural.



Figure 38 : Logo du FlexiTEC

Le projet FlexiTEC s'inscrit en complément de l'offre régulière des lignes TEC et veille à maintenir l'autonomie de tout opérateur de transport (commune, CPAS ou partenaire associatif).

Les objectifs de FlexiTEC sont triples :

- proposer à la population un service complémentaire à l'offre régulière et adapté à la ruralité ;
- soutenir des initiatives locales s'inscrivant dans cette logique de complémentarité ;
- pendant une période test de deux ans, essayer et puis évaluer un nouveau mode de collaboration avec les communes ainsi que le modèle de transport à la demande.

Pratiquement, il faut prévoir son déplacement 24h à l'avance et appeler le partenaire renseigné qui cherchera la meilleure solution de déplacement. Cette démarche est identique dans chacune des communes partenaires. Si c'est la solution FlexiTEC qui est proposée, le client pourra alors voyager, en étant embarqué, soit à domicile, soit un arrêt TEC, pour rejoindre une adresse souhaitée, ou un autre arrêt TEC, le tout selon la tarification TEC en vigueur (Next > 1 ou 2 zones : 2,10 € ou Horizon > + de 2 zones : 3,20€). Si le voyage doit se poursuivre en utilisant une ligne régulière de transport en commun, un autre titre de transport devra être acheté ; le billet FlexiTEC étant uniquement valable pour la partie FlexiTEC du trajet. Les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement mais ne peuvent utiliser les services du FlexiTEC qu'accompagnés d'une personne de 12 ans ou plus.

Le premier bilan effectué en 2016 montre que les utilisateurs – pour la plupart, des personnes âgées – ont apprécié le service du FlexiTEC (ils sont 95% à penser cela) et trouvent que leur autonomie de déplacement s'est améliorée (pour 96% d'entre eux). Ce bilan très positif a amené à poursuivre l'initiative en 2017.

En 2016, les services FlexiTEC ont véhiculé 1486 voyageurs. Les kilomètres parcourus en charge ²² sont passés de 17 142 km en 2014 à 41 450 en 2015 puis 52 856 en 2016 et 52 668 en 2017²³.

3.9 Initiatives locales

Enfin, pour conclure cette partie, nous avons repris un tableau, fourni par le service Citoyenneté et Mobilité de la Province de Luxembourg, qui fait l'inventaire des initiatives locales prises, en matière de mobilité, dans les différentes communes de la province.

Tableau 13 : Initiatives locales de la mobilité

DENOMINATION	COMMUNES
Croix-Rouge : Activité VSL Province de Luxembourg	Arlon
Croix-Rouge : Autosshop	Arlon
Le Service Mobiloisirs	Arlon
Service Transports de ALTEO (Province de Luxembourg)	Arlon
FlexiTEC Commune de Arlon	Arlon
Marché Hebdomadaire d'Athus	Aubange
Mobil'Aînés	Aubange
P'TIT BUS de la maison Croix-Rouge du Pays de Bastogne	Bastogne
PROXIBUS de la Commune de Daverdisse	Daverdisse
Bus local de Durbuy	Durbuy

²² C.-à-d. avec au moins un usager à bord du véhicule.

²³ Ces chiffres se rapportent à l'ensemble des communes desservies par le FlexiTEC en ce y compris les deux communes namuroises.

Navette de Durbuy	Durbuy
FlexiTEC Commune de Durbuy	Durbuy
FORUM de la MOBILITE ASBL	Durbuy
Centre de Services Communs de Durbuy	Durbuy
La Navette du Vendredi (Commune d'Étalle)	Étalle
Antenne Solidarité	Fauvillers
Ça Roule pour Tous	Gouvy
FlexiTEC Commune de Hotton	Hotton
Solidarité Houffalize	Houffalize
PROXIBUS de la Commune de La Roche-en-Ardenne	La Roche-en-Ardenne
Dépa-mobile Léglise	Léglise
CPAS de Libin Service Mobilité	Libin
Bus de l'Administration Communale de Libramont	Libramont
Taxi-Service Libr'Accueil	Libramont
L'Âge d'Or Services - Mobilité	Libramont
Solidarité Libramont	Libramont
Bus de l'Administration Communale de Manhay	Manhay
Service de Covoiturage de la Commune de Manhay	Manhay
Belle et Net ASBL	Marche-en-Famenne
ASBL Les Compagnons de la Maison	Marche-en-Famenne
La Métamorphose	Marche-en-Famenne
La Métamorphose Mobilité	Marche-en-Famenne
PROXIBUS de la Commune de Marche-en-Famenne	Marche-en-Famenne
La LOCOMOBILE	Marche-en-Famenne
Taxi Social du CPAS de Meix-devant-Virton	Meix-devant-Virton
PROXIBUS de la Commune de Nassogne	Nassogne
Service Mobilité de la ville de Nassogne	Nassogne
Service de Transport du CPAS de Paliseul	Paliseul
FlexiTEC Commune de Paliseul	Paliseul
FlexiTEC Commune de Rendeux	Rendeux
Les Passagers du Pays	Rendeux
Taxi Social du CPAS de la commune de Sainte-Ode	Sainte-Ode
CSD Transports Bénévoles	Saint-Hubert
TRANSPORT SAUPONT	Saint-Hubert
Taxi Social de la commune de Saint-Léger	Saint-Léger
FlexiTEC Commune de Tellin	Tellin
CPAS de TELLIN Service Mobilité	Tellin
Mini-Bus de DEFITS	Tellin
A VAUX SERVICES	Vaux-sur-Sûre
Médec-Assistance ASBL	Vielsalm
PROXIBUS de la Commune de Vielsalm	Vielsalm
MOBIJOB	Vielsalm
Taxi Social de la Ville de Virton	Virton
ALE WELLIN ASBL	Wellin

L'abondance de ces initiatives (Damier a ainsi identifié 56 activités de taxis sociaux en Province de Luxembourg) peut faire craindre une certaine « anarchie » et plaide pour la mise en œuvre d'une coordination au niveau provincial afin d'optimiser les services rendus à la population pour répondre à

ses besoins de mobilité. Des synergies sont certainement possibles et permettraient une meilleure couverture de l'ensemble des demandes.

3.10 Schéma stratégique de mobilité transfrontalière Luxembourg-Wallonie (SMOT)

En 2015, la Wallonie et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg ont collaboré pour réaliser un schéma stratégique de mobilité transfrontalière. Interpellé par les problèmes de déplacements sur leur territoire (la Province de Luxembourg et celle de Liège pour la Wallonie), ces acteurs ont lancé cette étude afin de réaliser un diagnostic socio-économique, d'analyser la mobilité et son évolution, de mettre en évidence les principaux enjeux, de promouvoir le transport en commun et d'augmenter sa part modale et enfin de définir un schéma stratégique de mobilité transfrontalière et d'établir un inventaire, hiérarchisé et phasé, des mesures d'infrastructure à réaliser. Le rapport complet de cette étude est téléchargeable à l'adresse suivante :

http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%c3%a9/transfrontalier/smot/SMOT_20150615_Dossier%20final.pdf

Trois ans après ce rapport, il faut bien convenir que si certaines mesures ont bien été prises (par exemple, la construction de la gare ferroviaire Kirchberg-Pfaffenthal), d'autres n'ont pas encore été réalisées (par exemple l'amélioration de l'attractivité tarifaire transfrontalière).

3.11 Maison luxembourgeoise de la Mobilité

À l'initiative de la Province de Luxembourg et plus spécifiquement de la Conférence luxembourgeoise des élus, la Maison luxembourgeoise de la Mobilité a vu le jour en 2015. Rassemblant des mandataires et des acteurs de terrain issus des forces vives de la Province de Luxembourg, ce groupe de travail s'est organisé en commissions afin de réfléchir sur la problématique de la mobilité sur le territoire provincial. Les thématiques abordées dans ces commissions sont le réseau structuré, le covoiturage (la voiture autrement), les nouvelles technologies (les initiatives numériques), la mobilité sociale, la mobilité tourisme-culture, la mobilité transfrontalière et la mobilité douce. Les réflexions de ce groupe de travail ont nourri ce Livre blanc.

4 Les challenges, les défis

4.1 Vieillissement

Le vieillissement de la population est un phénomène général auquel n'échappera pas la Province de Luxembourg. D'ici à 2050, la part de sa population âgée de 60 ans et plus passera de 22,17 % à 28,72 %²⁴. Et donc près d'un habitant de la province sur trois aura au moins 60 ans. En chiffres absolus, cela signifie un accroissement de près de trente mille (29309) personnes. Si on observe maintenant plus spécifiquement les 80 ans et plus, la part de ceux, dans la population de la province de Luxembourg, passera de 5,00 % en 2017 à 8,87 % en 2050, soit une augmentation de plus de 77 %. De nouveau, en chiffres absolus, cela signifie passer de 14200 personnes de 80 ans et plus à 28496, soit un accroissement de 14296. On aura donc en 2050 deux fois plus de personnes d'au moins 80 ans qu'en 2017 en Province de Luxembourg.

Malgré ces chiffres, il faut remarquer que la Province de Luxembourg « vieillit » légèrement moins que la Belgique ou la Wallonie comme on peut l'observer sur les figures 39 et 40 qui montrent que les parts de, respectivement, 60 ans et plus et de 80 ans et plus sont toujours moindres dans la province que dans la région ou le pays. Mais, quel que soit le territoire considéré, on épingle, pour les 60 ans et plus, un accroissement rapide jusqu'en 2035, suivi d'une progression plus lente ensuite. Par contre, chez les 80 ans et plus, il y a stagnation, voire diminution, jusqu'en 2025 mais ensuite l'augmentation est importante et continue.

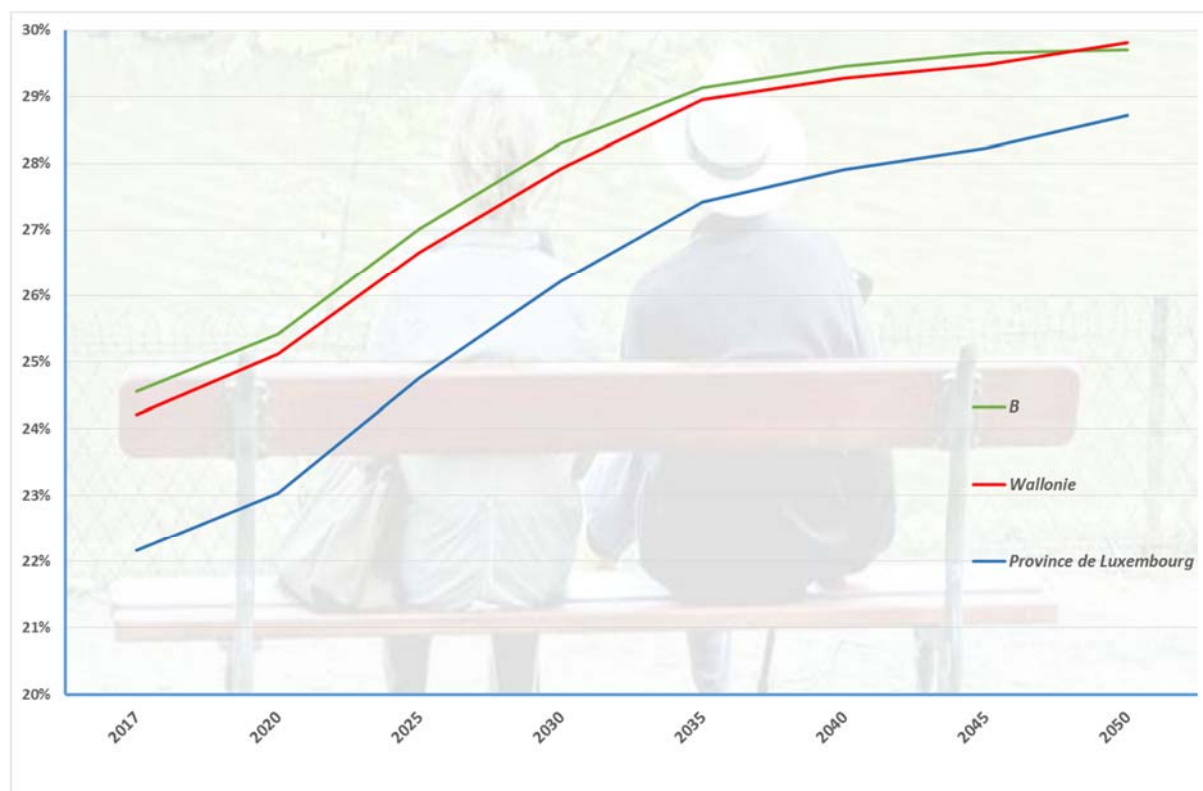


Figure 39 : Évolution, de 2017 à 2050, de la part de personnes de 60 ans et plus dans la population (Chiffres : BfP)

²⁴²⁴ Suivant les perspectives démographiques publiées par le Bureau fédéral du Plan



Figure 40 : Évolution, de 2017 à 2050, de la part de personnes de 80 ans et plus dans la population (Chiffres : BfP)

Par ailleurs, le vieillissement n'est pas uniforme sur l'ensemble de la province. La part des seniors (65 ans et plus) en 2035²⁵ est plus importante dans les communes du nord et de l'ouest de la province alors que celles de l'est restent plutôt jeunes : on passe ainsi d'un peu moins de 15 % de personnes âgées d'au moins 65 ans (en 2035) à Léglise à près de 31 % de cette tranche de la population à Wellin.

²⁵ Chiffres IWEPS

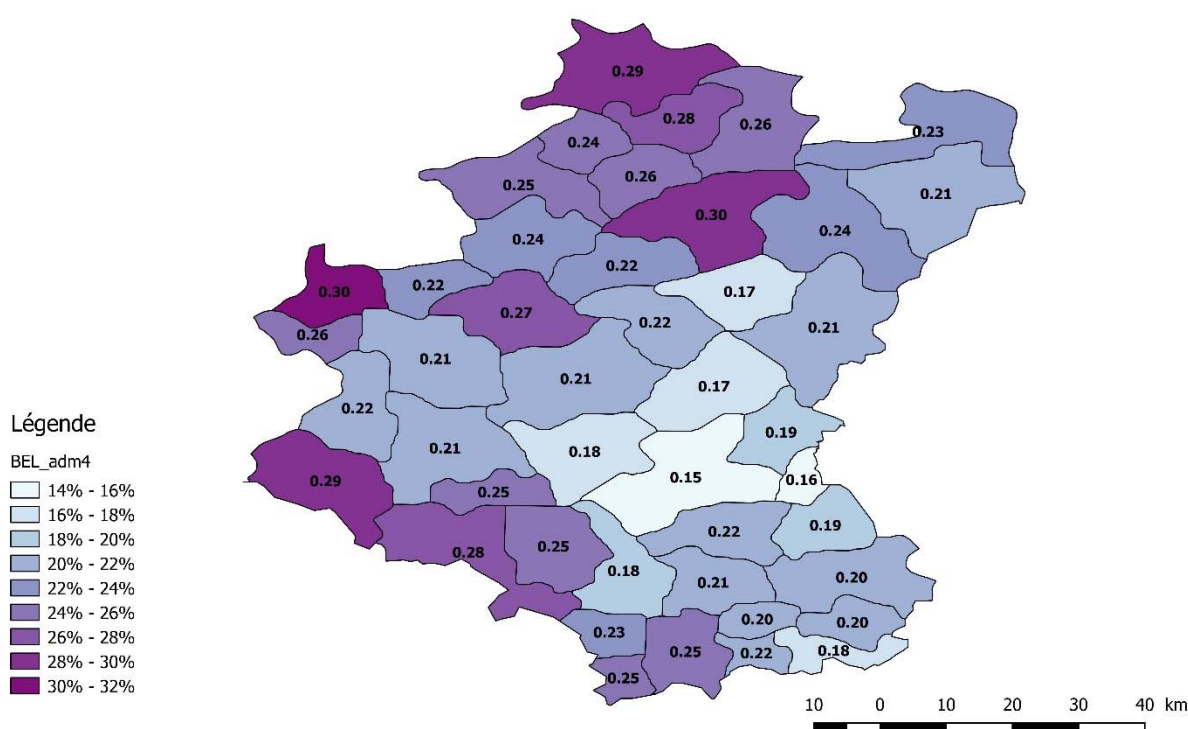


Figure 41 : Part de la population âgée de 65 ans et plus en 2035 par commune (Chiffres : IWEPS)

Ce vieillissement de la population n'est pas sans impact sur la mobilité. De par les enquêtes de mobilité (comme BELDAM), on sait que les personnes âgées éprouvent plus de difficultés à emprunter certains modes de transport (faire du vélo, monter dans un bus, descendre sur le quai d'une gare ...). La moitié des individus de 75 ans et plus indiquent qu'au moins un mode de déplacement leur est impossible et ils ne sont qu'un peu moins de 30 % à dire n'éprouver aucun problème quel que soit le mode. Il faudra donc trouver pour cette population, qu'on peut grosso modo estimer à 5 % des habitants de la province de Luxembourg en 2050, soit aux alentours de 15000 personnes, des solutions de mobilité qui tiendront compte de leurs difficultés.

On peut également anticiper d'autres changements de mobilité : ainsi comme le montre la figure 42 reprise du rapport final de BELDAM, le profil horaire des déplacements des « jeunes seniors » (65-74 ans) est assez différent du schéma habituel avec les pointes du matin et du soir. Il faudra donc réfléchir à d'éventuelles adaptations des horaires de transport en commun pour mieux correspondre aux besoins de cette frange de la clientèle en nette croissance.

Même si les chiffres actuels²⁶ indiquent que, là où un Belge « moyen » effectue 1 déplacement, une personne entre 65 et 74 ans n'en fait que 0,77 et une personne de 75 ans ou plus n'en fait plus que 0,56, il ne faut pas oublier qu'à l'avenir l'espérance de vie « en bonne santé » aura tendance à augmenter et qu'on peut donc prévoir que les besoins de mobilité des seniors vont augmenter.

N'oublions pas ainsi qu'aujourd'hui (plus exactement en 2010), seules 70 % des femmes de 65 ans et + possèdent le permis de conduire. Mais celles âgées entre 45 et 54 ans, qui auront donc plus de 65 ans en 2030 sont 82 % à l'avoir. Et elles vont certainement le garder. Donc on peut augurer une meilleure autonomie pour les dames âgées mais, a contrario, on peut penser qu'il y aura davantage de véhicules sur les routes.

²⁶ Ceux de 2010 tirés de BELDAM

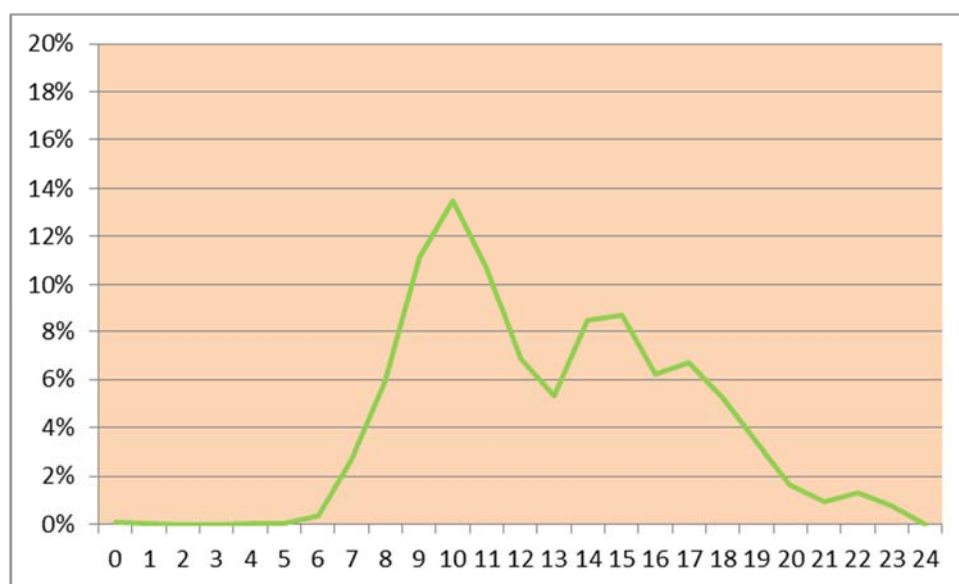


Figure 42 : Profil horaire des déplacements des personnes âgées entre 65 et 74 ans (Source : BELDAM)

4.2 Caractère rural

La Province de Luxembourg est une province avec de grandes étendues de forêts (2211 km² en 2015, soit 29 % de la superficie des terres boisées belges ou 40 % des forêts wallonnes)²⁷, de terres arables, de cultures permanentes ainsi que de surfaces enherbées et de friches agricoles. Les surfaces artificialisées ne représentaient en 2015 qu'une superficie de 139 km², soit seulement 3,1 % du territoire provincial alors que cette catégorie d'occupation du sol représente 7,5 % de la surface de la Wallonie et 11,4 % du territoire national. Près de la moitié du territoire recouvert de forêts, très peu de surfaces bâties, autant d'indicateurs qui prouvent le caractère absolument rural de la province de Luxembourg. La carte reprise dans la figure 43 montre d'ailleurs que, dans la Province de Luxembourg, il n'y a que deux zones significatives de concentration de terres artificialisées : Marche-en Famenne et Arlon.

Cette ruralité n'est pas sans effet sur la mobilité : besoin de parcourir plus de kilomètres pour accéder aux aménités, difficultés d'accessibilité, trop faible densité de population pour assurer une rentabilité des transports en commun, etc.

Ainsi, on sait qu'un bus n'est rentable, tant du point de vue économique que du point de vue environnemental, que s'il transporte au moins 12 passagers. Ce seuil est rarement atteint en milieu rural. Il convient donc de développer des solutions pour rabattre la clientèle sur des lignes structurantes où la masse critique nécessaire au transport en commun pourra être rencontrée. Cela demande de réfléchir à la problématique du « dernier kilomètre » et à mettre sur pied des initiatives ad-hoc. La Locomobile, le FlexiTEC sont des pistes allant dans ce sens mais ces services ne couvrent qu'un nombre limité de communes (et pas toujours les plus rurales) de la Province de Luxembourg. Il ne serait donc pas inutile de mettre sur la table une extension de ceux-ci permettant de couvrir l'ensemble du territoire provincial.

La réflexion pourra se baser sur des documents existant comme le numéro de la CEMathèque consacré, en 2012, aux territoires, mobilité et aménagements en zone rurale (cf. [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre de doc/CeMathèque/cematheque34.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%C3%A8que/cematheque34.pdf)).

²⁷ Source : Eurostat

Principales catégories d'utilisation du sol

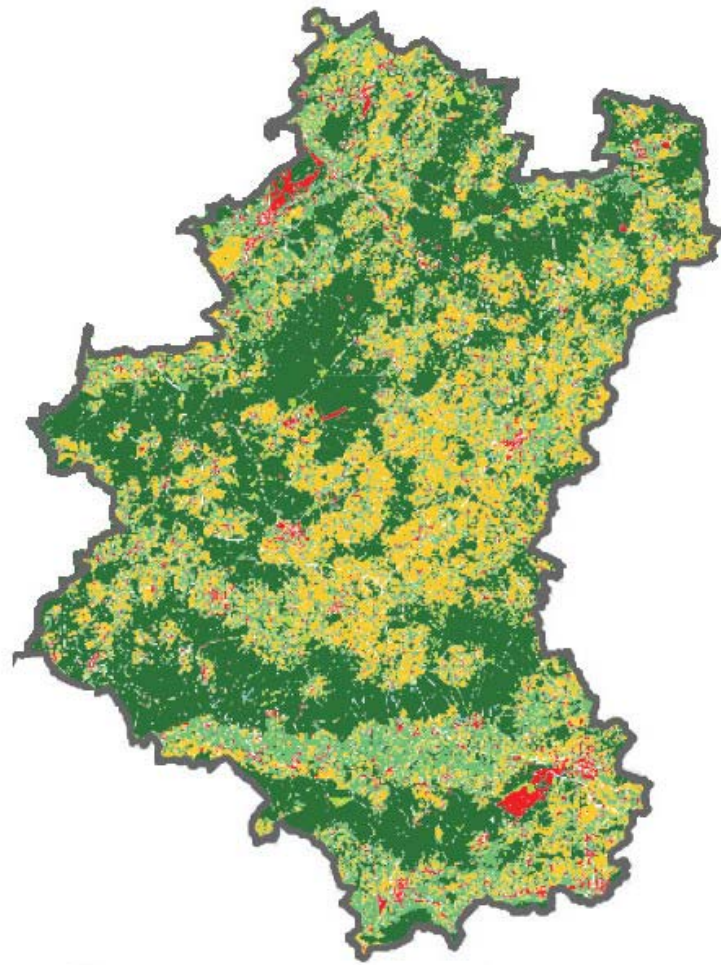
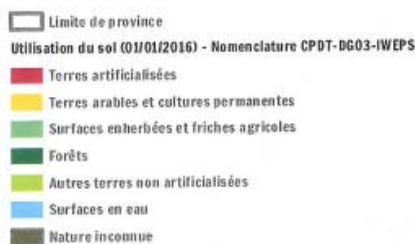


Figure 43 : Utilisation du sol en Province de Luxembourg, 2016 (Source : Les chiffres clés de la Wallonie 2016, IWEPS)

4.3 Équité, mobilité « sociale »

Un des objectifs d'une « bonne » politique de mobilité durable est que les mesures prises ne lèsent pas certaines catégories de la population et certainement pas celles déjà en situation difficile. Il ne faut pas oublier que le social est l'un des piliers de la durabilité.

Beaucoup d'efforts sont déjà menés dans ce sens en Province de Luxembourg avec des initiatives visant à garantir l'accès à la mobilité aux plus faibles : Locomobile, FlexiTEC ainsi que d'autres initiatives locales.

Néanmoins il ne sera pas inutile de rester attentif vis-à-vis de mesures qui pourraient être prises à d'autres niveaux de pouvoir de manière à veiller à ce que leurs effets ne soient pas (trop) négatifs sur les habitants de la Province de Luxembourg et plus particulièrement en ce qui concerne les plus faibles de ceux-ci. Ainsi on peut s'interroger sur l'impact négatif que pourrait avoir une taxe kilométrique sur la population de la province, notamment ses travailleurs se rendant dans des métropoles comme certaines grandes villes wallonnes (Namur, Liège) ou Bruxelles. Sans mesures d'accompagnement adéquates, une telle mesure pourrait particulièrement grever le budget des familles luxembourgeoises amenées à devoir parcourir de nombreux kilomètres. Des obligations relatives au recours à des véhicules propres peuvent, elles aussi, avoir des effets négatifs sur les ménages les plus pauvres ayant des difficultés à remplacer leur véhicule, certes âgé et donc polluant, par une nouvelle voiture

respectant les dernières normes en matière de pollution. Là aussi il faudra veiller à des incitants financiers modulés selon les revenus de ménages. Mais, bien entendu, ces réflexions doivent être transversales et dépasser les frontières provinciales.

Par ailleurs, dans le même ordre d'idées que plus haut concernant les conséquences du caractère rural de la province, il serait peut-être bon de réfléchir à étendre les initiatives existantes à l'ensemble de la population précarisée de la province. Mais une fois encore, il faudra, dans un souci d'équité, garder à l'esprit que la précarité n'est pas uniformément répartie entre les communes. Un exemple nous en est donné par la figure 44 où est représenté le pourcentage de bénéficiaires de la GRAPA²⁸ ou du revenu garanti parmi la population de 65 ans et plus commune par commune. Alors que ce pourcentage n'est que de 1,78 % à Messancy, il s'élève à 9,55 % à Durbuy. La figure 45 reprend, quant à elle, un autre indicateur : le pourcentage de la population (entre 18 et 64 ans) bénéficiant d'un RIS²⁹ ou d'un ERIS³⁰ attribué par le CPAS. Encore une fois, on observe de grandes disparités communales avec une part de 2,7 % à Durbuy pour seulement 0,31 % à Vaux-sur-Sûre.

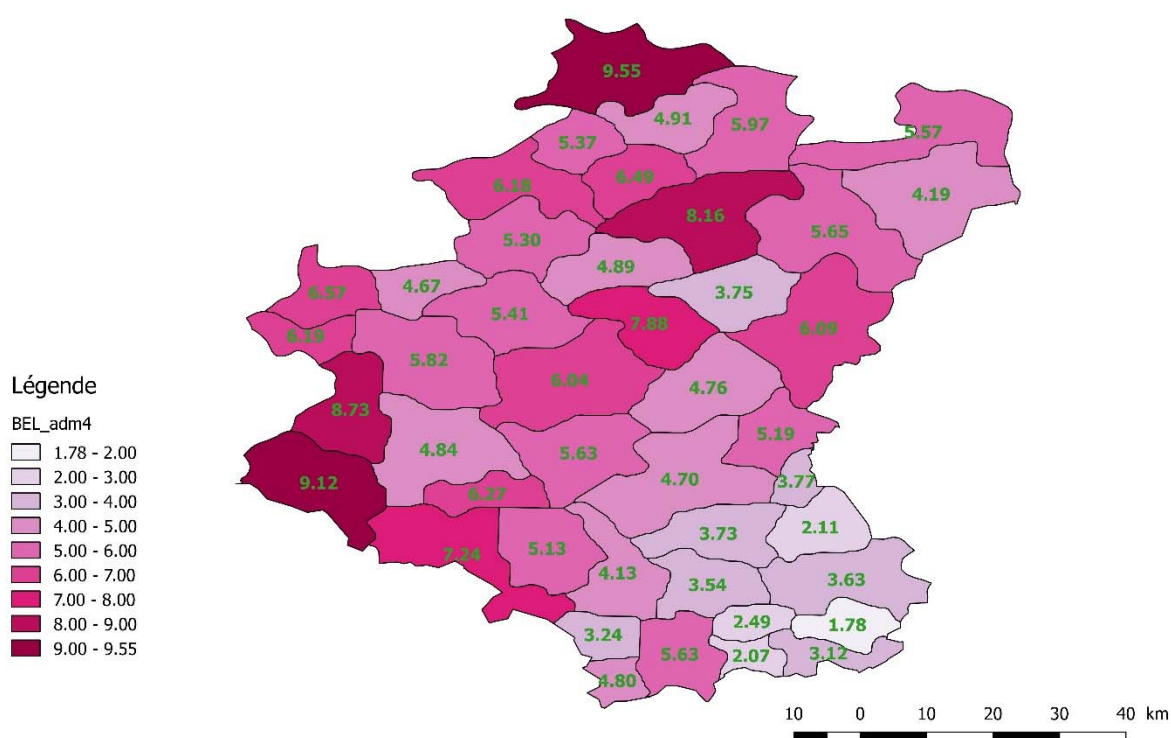


Figure 44 : Commune par commune, part en pourcents de la population de 65 ans et plus bénéficiant, au 1^{er} janvier 2017, de la GRAPA ou du RG (Chiffres : Walstat)

²⁸ Garantie de Revenus Aux Personnes Âgées

²⁹ Revenu d'Intégration Sociale

³⁰ Équivalent du Revenu d'Intégration Sociale

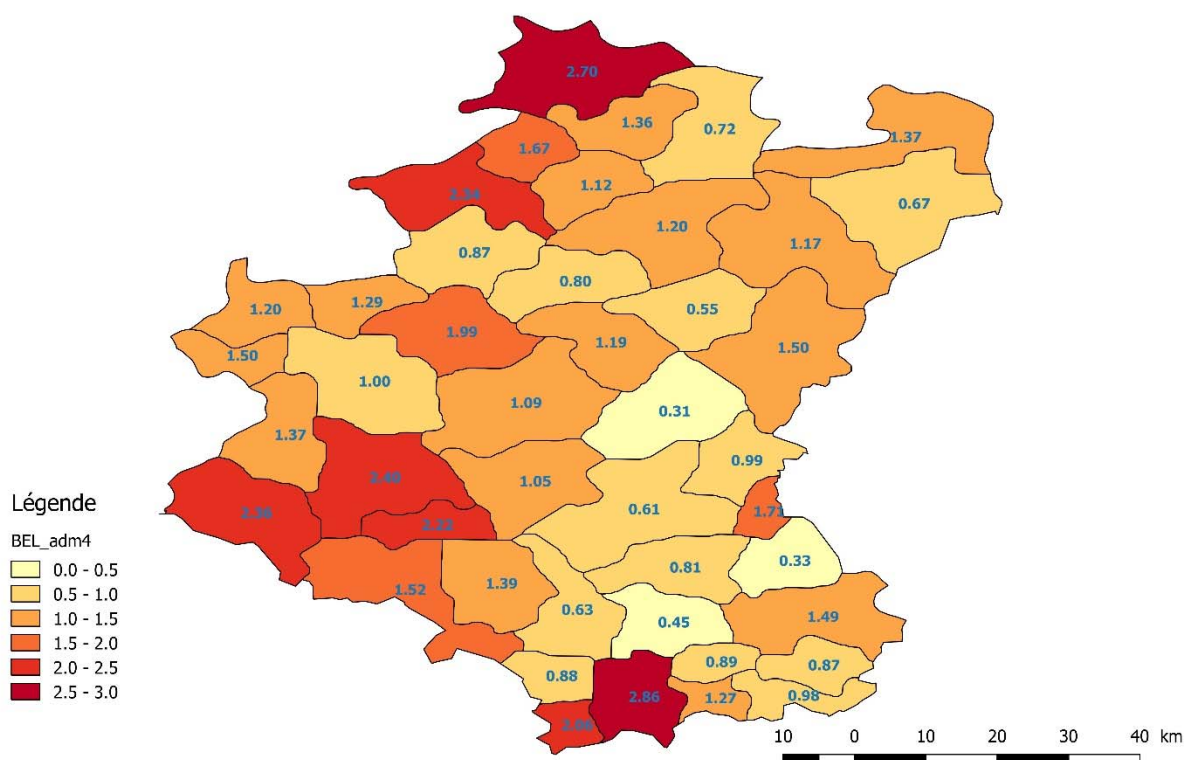


Figure 45 : Commune par commune, part en pourcents de la population, entre 18 et 64 ans, bénéficiant, en 2016, d'un RIS ou d'un ERIS (Chiffres : Walstat)

4.4 Transfrontaliers

Une des caractéristiques propres à la Province de Luxembourg, c'est le nombre de ces habitants qui traversent la frontière pour aller travailler au Grand-Duché de Luxembourg. Ceux-ci se concentrent surtout dans le sud de la province comme on peut le voir sur la figure 46 tirée de « La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives » publié par le LISER³¹ en 2012.

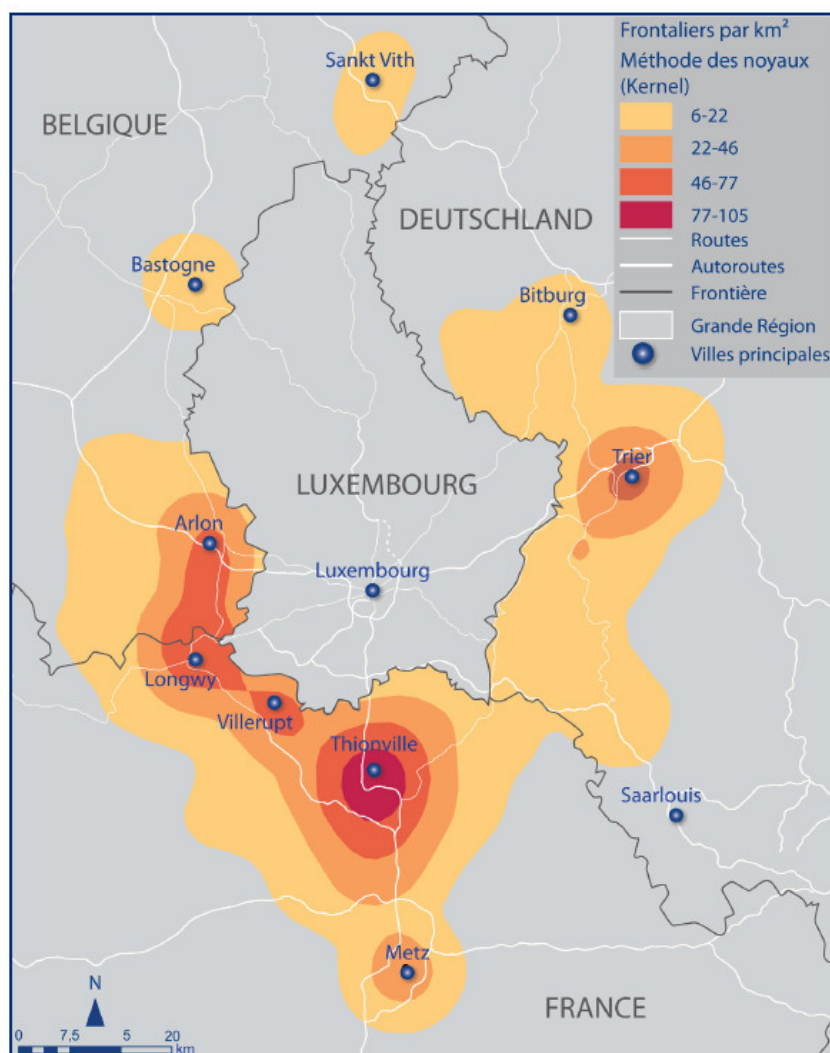
Suivant les chiffres publiés par le STATEC, l'institut de statistiques grand-ducal, le nombre de travailleurs transfrontaliers résidant en Belgique³² ne cesse d'augmenter pour atteindre 43 600 personnes en 2016 comme indiqué dans la figure 47. Et le STATEC prévoit une augmentation de 48 % des travailleurs transfrontaliers d'ici 2030.

Ce phénomène n'est pas sans conséquence sur la mobilité avec, pour ne citer que cela, les importantes congestions enregistrées sur le réseau routier reliant la province au Grand-Duché. En effet, d'après le LISER, le mode de transport principal des travailleurs frontaliers belges pour se rendre au travail au Luxembourg était à 88 % la voiture pour seulement 9 % au train et 3 % au bus.

Les perspectives du STATEC font donc craindre des problèmes d'embouteillages routiers encore bien plus importants que ceux déjà vécus actuellement. Pour éviter que ceux-ci ne deviennent inextricables, il convient donc de, dès à présent, réfléchir à des pistes incitant les travailleurs transfrontaliers à un

³¹ Luxembourg Institute of Socio-Economic Research

³² Attention, ces chiffres concernent l'ensemble du territoire national et pas seulement la province de Luxembourg. Néanmoins, il est communément admis que la majorité des travailleurs transfrontaliers proviennent de cette province.



Cartographie : G. Drevon, P. Gerber, M. Schneider, CEPS/INSTEAD, 2012
Données statistiques : IGSS, 1994, 1999, 2010
Fond de carte : © EuroGeographics 2002 pour les limites administratives

Figure 46 : Densité, à leur lieu de résidence, des frontaliers du Luxembourg en 2010 (Source : « La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives », LISER, 2012)

report modal. En effet, il est illusoire de penser pouvoir encore démultiplier les infrastructures routières pour absorber des flux de voitures croissants. Outre le coût, le phénomène du trafic induit est bien connu en recherche sur les transports : la nature ayant horreur du vide, plus les infrastructures routière se développent, plus les usagers ont tendance à les utiliser recréant ainsi de nouvelles congestions appelant à de nouvelles infrastructures dans un cycle sans fin. Il convient donc d'explorer des solutions permettant de pousser les travailleurs à abandonner leur véhicule privé au profit des transports en commun. Le P+R de Viville est un exemple d'une piste à suivre. L'idée de réserver une bande de l'autoroute aux véhicules affectés à du covoiturage, au-delà des éventuelles difficultés techniques ou juridiques, est aussi une manière de lutter contre l'autosolisme générateur de congestion.

Mais il est clair que des alternatives en transport en commun ne peuvent naître sans une collaboration de tous les acteurs. La Province de Luxembourg ne peut rien sans l'aide du fédéral et de la SNCB, de la région et du TEC et, bien entendu, des autorités luxembourgeoises. En effet, des questions comme celles de la tarification intégrée, des lignes de bus reliant des villes de la Province de Luxembourg à celles du Grand-Duché demandent une concertation au-delà des frontières.

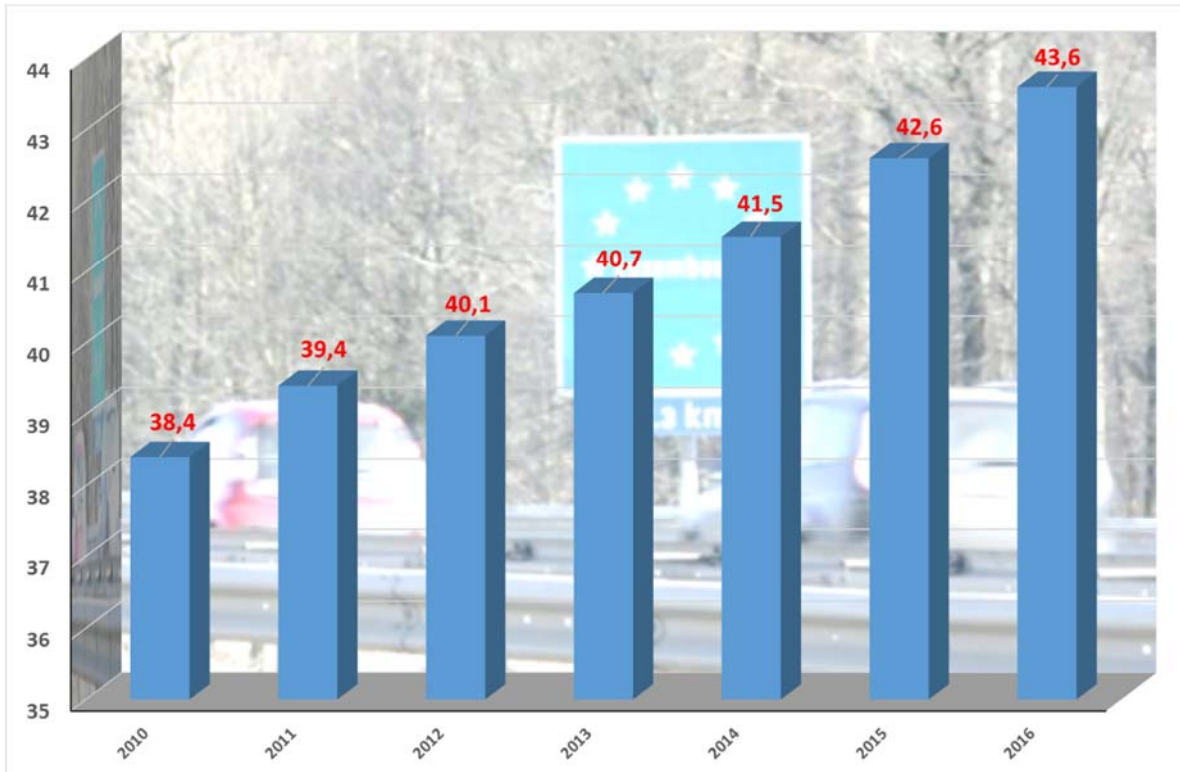


Figure 47 : En milliers de travailleurs, transfrontaliers résidant en Belgique et travaillant au Luxembourg (Chiffres : STATEC)

Même si actuellement les bus TEC permettant de rejoindre le Grand-Duché de Luxembourg (6 lignes au départ de Bastogne ou d'Arlon) ne rencontrent pas un grand succès (environ une centaine de passagers par jour seulement), il est à regretter que depuis début de cette année, l'accès au centre de Luxembourg-ville ne leur est plus possible. Une telle mesure ne va pas dans le sens d'inciter à se déplacer en transport en commun pour se rendre à son travail dans la capitale grand-ducale. Il semble clair que le trajet en train paraît plus pertinent mais il nécessite une rupture de charge pas toujours bien ressentie par les usagers. La prolongation du tram du Kirchberg vers la gare centrale de Luxembourg sera certainement un atout pour promouvoir les déplacements ferroviaires mais elle n'est pas prévue avant 2020. Enfin, la complémentarité entre bus et train doit aussi être au centre des réflexions ; une expérience comme celle de la liaison bus entre Arlon et Belval via Luxembourg qui a été supprimée vu son peu de succès mais qui pâtissait d'une mauvaise correspondance avec les trains en gare d'Arlon (le bus démarrait 2 minutes avant l'arrivée du train) peut servir de leçon pour l'avenir.

D'un point de vue de la tarification, beaucoup de choses restent à faire. Ainsi, actuellement, un billet de train Arlon-Belval, acheté en Belgique, coûte 26,20 € si on transite par Luxembourg (1 correspondance) ou 18,10 € si on passe par Athus et Rodange (2 correspondances) alors que si on achète un billet Arlon-Luxembourg, toujours en Belgique, on paye 16 € puis le trajet Luxembourg-Belval, acheté au Luxembourg ne coûte que 2 € ; l'autre solution consiste aussi à acheter en Belgique un billet Arlon-Rodange (via Athus) qui revient à 10,30 € puis à continuer son voyage jusqu'à Belval avec un ticket luxembourgeois toujours à 2 €. On voit donc que, dans un cas (transit par Luxembourg), l'achat du billet « global » à la SNCB revient 8,20 € plus cher que l'autre solution et que, dans l'autre cas (transit par Athus et Rodange), la différence est de 5,80 €, soit respectivement un surcoût de 45 % ou de 47 %, donc près de la moitié de plus que la solution la moins chère.

Si l'employeur luxembourgeois accepte de financer le mPass³³ pour ses travailleurs, ceux résidant en Belgique peuvent alors bénéficier d'un abonnement Flex Pass de la SNCB pour poursuivre leur trajet en train sur le réseau belge. Cet abonnement spécifique pour les trajets transfrontaliers n'est valable qu'au départ de :

- Gouvy, Vielsalm ou Trois-Ponts via Gouvy-frontière à destination de Troisvierges(LU)³⁴ et vice-versa;
- Viville, Stockem, Habay, Marbehan, Neufchâteau, Libramont, Poix-St-Hubert, Grupont, Forrière, Bastogne, Jemelle, Zone Marche, Arlon, Messancy ou Bertrix via Sterpenich-frontière à destination de Kleinbettingen(LU) et vice-versa;
- Aubange, Halanzy, Virton, Florenville, Messancy, Arlon ou Bertrix via Athus-frontière à destination de Athus et vice-versa.

Il peut être souscrit trimestriellement ou annuellement et donne droit à la gratuité dans les parkings SNCB des gares précitées.

Mais cette solution nécessite d'une part que l'employeur luxembourgeois ait signé une convention « mPass » avec les CFL et d'autre part que l'employé ne soit pas intérimaire et n'utilise pas le train de manière saisonnière : en effet, si le Fles Pass peut être acheté pour un trimestre, le mPass demeure toujours un abonnement annuel.

4.5 Transports en commun

Une politique de mobilité durable implique souvent des mesures en faveur des transports en commun de manière à favoriser un report modal et à lutter contre le recours systématique aux véhicules privés. De cette manière on tente de lutter contre les pollutions émises par les voitures et contre les phénomènes de congestion.

Cependant, la carte de la figure 48 (tirée de « Les chiffres clés de la Wallonie 2017 », IWEPS) montre que seulement deux communes : Marche-en-Famenne et Aubange, ont plus de 80 % de leurs logements situés à proximité (piétonne) d'une bonne desserte en transport en commun. Par contre, presque la moitié des communes de la province (20) ont 0 % de leurs logements dans cette situation. Ce constat montre que la Province de Luxembourg est moins bien lotie que les autres provinces wallonnes par rapport aux services de transport en commun. Son caractère rural et sa faible densité de population ne sont certainement pas étrangers à cela. Il est clair que le transport en commun demeure un transport de masse et nécessite donc une certaine masse critique de clientèle pour pouvoir être envisagé comme solution durable et rentable de mobilité. Ce contexte ne doit cependant pas empêcher de s'interroger sur les améliorations qui peuvent être apportées à l'existant, tant pour le réseau des bus (TEC) que pour celui des trains (SNCB), pour rendre la mobilité en Province de Luxembourg plus durable et plus aisée.

³³ Le mPass (Mobilitéspass) est un titre de transport spécifique à tarif réduit destiné exclusivement aux salariés des entreprises / administrations établies sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Il est nominatif et valable pour un nombre illimité de voyages en 2e classe dans tous les moyens de transports publics au Luxembourg et dans les transports transfrontaliers à tarification nationale.

³⁴ Il s'agit, dans chaque cas, de la première gare luxembourgeoise à partir de laquelle le mPass est valable.

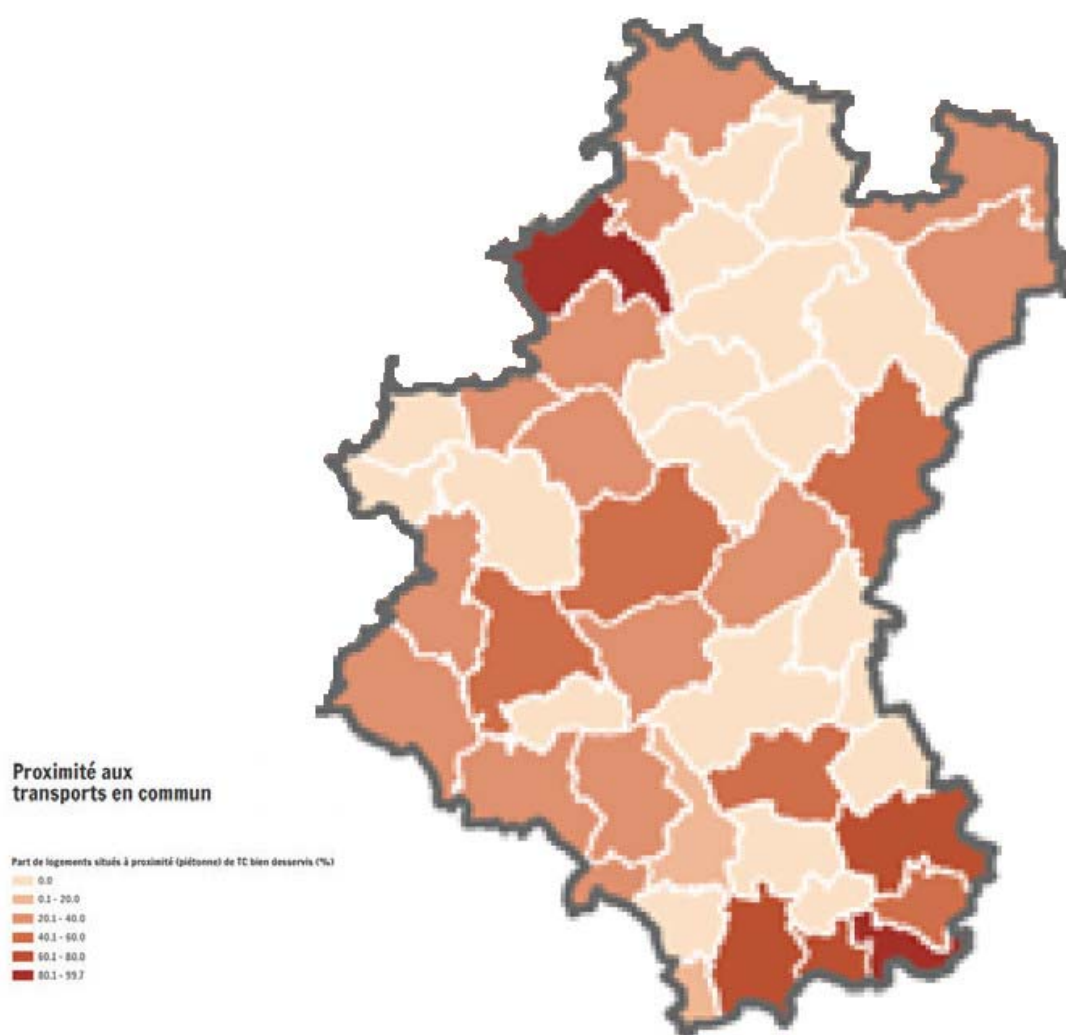


Figure 48 : Proximité aux transports en commun (Source : « Les chiffres clés de la Wallonie 2017 », IWEPS)

4.5.1 SNCB

Le nouveau plan de transport de la SNCB lancé fin 2017 apporte déjà des améliorations à la desserte de la Province de Luxembourg : dans la « boucle du Luxembourg », la fréquence³⁵ sur la liaison Arlon-Virton-Libramont est passée d'un train toutes les deux heures à un train par heure. De même la fréquence est devenue horaire sur la liaison entre Namur, Dinant et Libramont via Bertrix. La boucle Arlon-Libramont-Arlon est devenue une réalité. Le dimanche soir, un train direct destiné surtout aux étudiants relie Arlon à Liège en passant par Marbehan, Libramont, Marloie et Marche-en-Famenne.

Néanmoins, la principale amélioration qui reste à faire sur le réseau ferré concerne la liaison sur la ligne 162 reliant Namur à Luxembourg en passant par Marloie, Libramont, Marbehan et Arlon. Augmenter la vitesse commerciale sur cette colonne vertébrale du chemin de fer en Province de Luxembourg rendrait plus aisés les déplacements des habitants de la province, et principalement des travailleurs (« navetteurs »), se rendant dans la capitale wallonne ou la capitale nationale. Cela serait aussi un argument pour convaincre les travailleurs transfrontaliers d'abandonner leur voiture au profit du rail. Des travaux sont actuellement en cours en vue de permettre de circuler à 160 km/h (au lieu de 130 km/h actuellement) sur cette ligne ; leur achèvement n'est pas prévu avant la fin 2020.

³⁵ Nous parlons ici des fréquences pendant les jours ouvrés.

Enfin, comme nous l'avons déjà évoqué plus haut en parlant des transfrontaliers (cf. 4.4), les questions de tarification intégrée restent prégnantes. Il s'agit d'une problématique sur laquelle la Province de Luxembourg a peu de prises et qui doit être prise en compte au niveau des deux opérateurs ferroviaires, SNCB et CFL, voire entre gouvernements fédéraux.

4.5.2 TEC

Le TEC Namur-Luxembourg a déjà réformé son réseau en Province de Luxembourg, d'abord en 2009 autour de Libramont et également de Marche-en-Famenne pour mieux desservir le centre de Marche ainsi que les zonings avoisinants. Puis en ce début de 2018, ce sont les lignes du sud Luxembourg (Arlon, Virton, Athus) qui ont été revues de manière à donner une meilleure lisibilité au réseau et à veiller à une hiérarchisation des lignes. Des lignes structurantes permettent de bonnes correspondances avec les trains ; elles sont complétées par des lignes principales qui permettent de relier les villages aux pôles. Il y a enfin le réseau scolaire.

C'est le centre de la province qui doit maintenant faire l'objet d'une révision de sa desserte. C'est là l'archétype du milieu rural où le TEC se doit de récupérer des parts de marché.

Mais la restructuration du groupe TEC fait craindre à certains acteurs une gouvernance éloignée du terrain. Certains s'interrogent pour se demander si les spécificités du milieu rural, et donc de la Province de Luxembourg, seront bien intégrées dans des politiques centralisées. Même si l'essentiel de la clientèle du groupe TEC se concentre dans les zones urbaines, des investissements devraient malgré tout être réalisés pour améliorer la mobilité des ruraux. Les acteurs luxembourgeois devront y être attentifs.

Par contre, ce regroupement des différents TEC pourrait permettre de voir enfin concrétiser des projets qui n'ont pas (encore) été suivis de par l'autonomie des différentes sociétés. Ainsi une liaison en bus entre Marche-en-Famenne et l'agglomération liégeoise avait sens pour le TEC Namur-Luxembourg mais le TEC Liège y voyait peu d'intérêt de son côté. Cette position pourrait être revue par une gestion centralisée dépassant les prés carrés de chacun.

Enfin, si on veut promouvoir les transports en commun et inciter les usagers à abandonner l'autosolisme, il convient de mener également des politiques d'aménagement du territoire allant dans ce sens. Certains s'inquiètent ainsi de l'avenir de la localisation des soins de santé en Province de Luxembourg et ce d'autant plus que le vieillissement de la population, évoqué plus haut (cf. 4.1), va engendrer davantage de besoins de mobilité pour des raisons de santé. Il convient donc de réfléchir à ce que ceux-ci puissent, autant que faire se peut, être rencontrés par l'offre de transport en commun. Et cela sans nécessiter des coûts trop importants pour l'opérateur car les budgets du groupe TEC ne sont pas vraiment à la hausse.

4.6 Modes actifs

Une autre piste suivie dans les politiques de mobilité durable consiste à favoriser le recours aux modes auparavant dénommés « doux » et maintenant plutôt appelés « actifs » : la marche et le vélo. Outre leur caractère non polluant, ceux-ci peuvent également jouer un rôle positif sur la santé des personnes qui les utilisent pour leurs déplacements.

De par son caractère rural et de par son relief, la Province de Luxembourg n'est peut-être pas le territoire le plus adéquat pour un développement des modes actifs (marche et surtout vélo). Néanmoins, il reste certainement une certaine marge pour développer davantage le RAVeL dans la province puisque celle-ci ne compte que 93 km de voies lentes, c.-à-d. moins de 7 % du réseau wallon.

Par exemple, il y a peut-être des opportunités pour aménager des « bouts » de RAVeL dans l'arrondissement d'Arlon qui n'en compte pas du tout.

Par ailleurs l'essor des vélos électriques peut être une solution pour pallier les difficultés de dénivellés ou des distances à parcourir en zones rurales. D'autres entités ont déjà mis en place (pour parfois les abandonner ensuite, cf. par exemple la ville de Namur) des incitants financiers à l'achat de vélos électriques. La Wallonie a aussi lancé une opération en collaboration avec des velocistes permettant de tester pendant quinze jours un vélo électrique ; sur le 79 entreprises partenaires, 11 sont situées en Province de Luxembourg (voir la liste sur http://mobilite.wallonie.be/files/je-teste-lelectrique/legende_velocistes.pdf). Voilà autant d'initiatives qui peuvent servir d'exemples à la Province de Luxembourg si elle désire promouvoir le vélo électrique dans le cadre d'une politique cyclable s'inscrivant dans un objectif de mobilité durable.

La promotion des modes actifs passe d'abord par une sensibilisation des jeunes qui seront les usagers de la route de demain. S'ils ont été éduqués dans leur enfance à recourir aux modes actifs, on peut espérer qu'ils garderont ces « bonnes habitudes » une fois arrivés à l'âge adulte.

Dans cette optique, il serait judicieux de réfléchir à des politiques cyclables dans les noyaux villageois. De petits aménagements, quelques mesures de circulation pourraient suffire pour encourager, par exemple, les parents à laisser leurs enfants se rendre à l'école à pied ou à vélo. Des initiatives comme les pedibus³⁶ ou les cyclo-bus³⁷ pourraient certainement être organisées dans certaines communes de la Province de Luxembourg.



Figure 49 : Exemple de pedibus en Italie ; parfois une corde, tenue aux deux bouts par des accompagnateurs et à laquelle les enfants se tiennent, est utilisée pour améliorer la sécurité (Source : Parmapress24)

³⁶ Le pedibus est une manière de convoier les enfants sur le trajet vers l'école ; les élèves d'un même quartier font le trajet à pied, encadrés par des parents équipés de chasubles de sécurité. Les groupes se rassemblent pour démarrer à des endroits déterminés et ce suivant un horaire précis.

³⁷ Il s'agit du même concept que le pedibus mais cette fois les déplacements, encadrés par des accompagnateurs bénévoles, se font à vélo.

Enfin, dans les environnements plus urbains (comme, par exemple, à Arlon ou Marche-en-Famenne), des aménagements facilitant la circulation des cyclistes et des piétons devraient être mis en œuvre. En effet, c'est dans les agglomérations que la plupart des déplacements se réalisent sur d'assez courtes distances et, dès lors, peuvent aisément être effectués en utilisant un mode actif.

Un des axes principaux du PCM d'Arlon vise d'ailleurs, après avoir réfléchi aux cheminements piétons, à améliorer la circulation des cyclistes.

4.7 La voiture autrement

De plus en plus, on remarque que, même si le taux de motorisation des ménages a toujours tendance à croître, l'usage de la voiture pour les déplacements stagne voire diminue légèrement ; cette tendance s'est observée en Belgique puisqu'entre l'enquête MOBEL de 1999 et l'enquête BELDAM de 2010, on note une baisse de 5 % de la part modale du véhicule privé mais également en France avec par exemple une baisse de 6 % de l'usage de la voiture à Lyon entre 2006 et 2015. Par ailleurs, des études ont montré qu'une voiture utilisée ne roule pas énormément de temps sur la journée, un peu plus d'une heure et demie selon une enquête réalisée en Île de France en 2010. Chaque voiture reste donc stationnée, inutilisée pendant la majeure partie du temps.

Si on ajoute à cela les coûts importants nécessaires pour l'achat et la possession d'une voiture (assurance, entretiens, etc.), la question se pose de savoir si des alternatives à la possession d'un véhicule personnel ne doivent pas être trouvées.

Cette problématique est générale et la Province de Luxembourg n'y échappe pas. Des réponses y ont déjà été apportées comme avec le service de voitures partagées CAMBIO (cf. 3.2) ou la centrale de covoiturage Luxcovoiturage, maintenant intégrée dans Carpool (voir 3.3).

De nouvelles formes de partage de voiture sont aussi possibles comme celle proposée par CozyCar³⁸ où l'on crée un groupe d'autopartage avec des voisins ou des proches dans lequel le propriétaire reçoit un prix/km pour rembourser ses frais fixes des autres utilisateurs qui disposent ainsi d'une voiture quand ils en ont besoin sans devoir en acquérir une. Ce système n'est pas encore très connu en Province de Luxembourg puisque la carte des « autopartageurs » consultée en mai 2018 ne recense qu'un propriétaire à la recherche d'autopartageurs (à Libin) et trois personnes qui recherchent une voiture à partager (à Marche-en-Famenne, Attert et Musson) sur tout le territoire provincial. Il est à noter que CozyCar propose d'aider les communes à promouvoir ce service chez elles en organisant des séances d'information pour les citoyens, en apportant un soutien à la dynamique qui serait mise en place dans la commune et en activant les réseaux sur le territoire communal. Les communes de la province de Luxembourg pourraient réfléchir à ces opportunités.

D'autres solutions comme l'achat en commun d'un véhicule posent encore des questions juridiques sur la propriété de la voiture, la responsabilité à assurer, etc. On se trouve là dans toute la problématique soulevée par l'émergence de l'économie collaborative.

En tout cas, à l'avenir, tant en Province de Luxembourg qu'ailleurs, ces nouvelles formes de possession d'un véhicule seront à analyser et, s'il échet, à favoriser par certaines mesures (financières par exemple).

³⁸ Voir www.cozy-car.be

4.8 Les nouvelles technologies

L'émergence des nouvelles technologies se marque dans trois domaines : celui de la motorisation des véhicules avec la recrudescence des véhicules électriques qui, suivant toutes les prévisions, va croître rapidement pendant les prochains lustres, celui des ITS³⁹ qui apportent de nouveaux outils technologiques pour gérer la circulation, essentiellement sur le réseau routier, et, enfin, celui des applications mobiles (les apps) qui offrent aux usagers des dispositifs novateurs pour les aider à trouver comment répondre à leurs besoins de mobilité.

Pour ce qui est des voitures électriques, leur prolifération va demander de réfléchir à l'infrastructure qui pourrait être nécessaire à assurer la recharge de toute cette flotte de véhicules. Faut-il installer des bornes de recharge sur le domaine public ? L'initiative de développer un réseau de bornes de recharge doit-elle être laissée au secteur privé ou, au contraire, doit-elle être encadrée voire réalisée par les acteurs publics ? Autant de questions auxquelles pas plus la Province de Luxembourg que les autres autorités, actrices de la mobilité ne pourront échapper. Plus spécifiquement en Province de Luxembourg, vu son territoire rural et boisé, une réflexion mérite d'être menée sur la problématique des longs tronçons routiers situés en dehors de toute zone bâtie : n'y a-t-il pas de risques de voir des voitures électriques en panne en pleine nature vu leur autonomie limitée ? Faut-il alors prévoir des bornes de recharge au milieu de ces environnements naturels avec la difficulté d'y amener les câbles électriques et le « coup de poing » que cela pourrait créer dans le paysage ?

Si la voiture électrique est sans conteste une réalité de demain, il n'en demeure pas moins vrai que son émergence pose encore une série de questions auxquelles les acteurs de mobilité doivent s'atteler avant qu'il ne soit trop tard.



Figure 50 : Exemple de borne de recharge pour véhicules électriques (Source : By Lionel Allorge - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=61265350>)

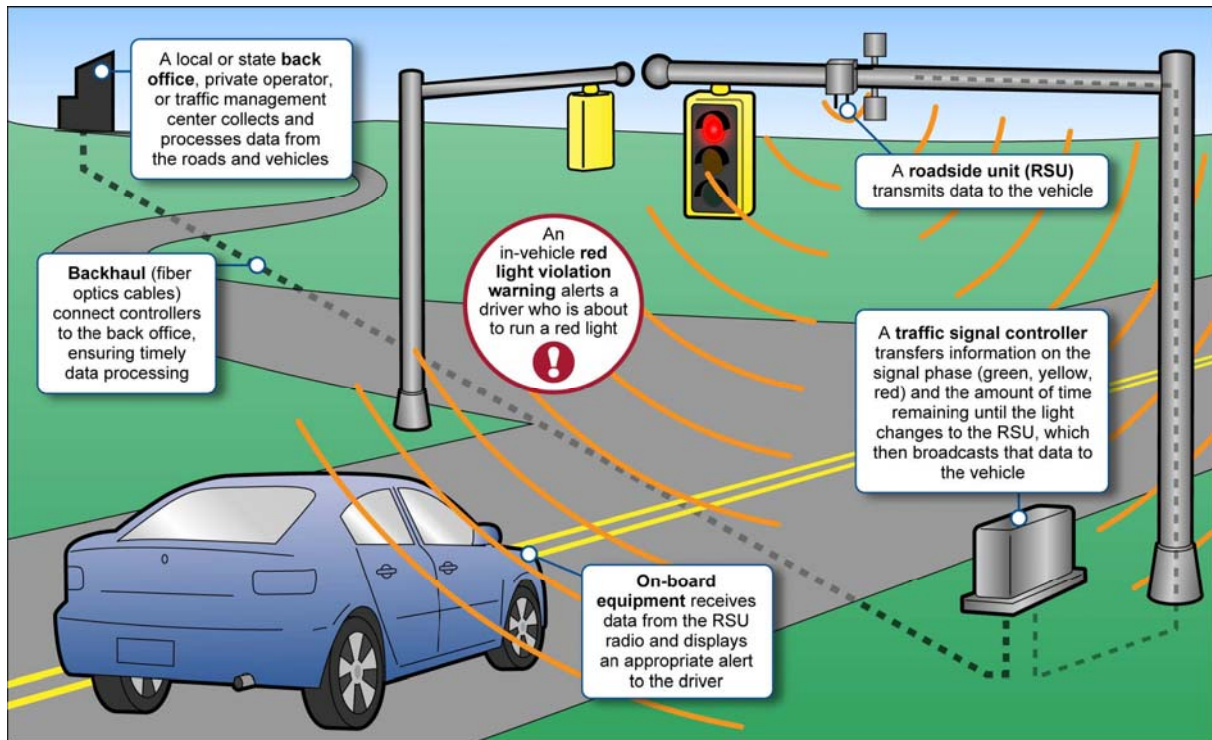
Les ITS sont l'un des outils de la « smart city » ; mais dans le cas de la Province de Luxembourg, pourquoi ne pas les envisager également pour développer une « smart rurality » ? Les nouvelles technologies sont exploitées pour permettre des dialogues entre véhicules, entre véhicule et infrastructure afin d'échanger des informations et/ou de les acheminer vers un opérateur (réel ou virtuel) afin d'optimiser la gestion du trafic. Des dispositifs « basiques » comme les panneaux à message variable ou la surveillance du réseau par caméra sont déjà monnaie courante mais des applications bien plus sophistiquées commencent tout doucement à être opérationnelles (par exemple, gestion dynamique des voies, dispositifs de « platooning »⁴⁰ pour les poids lourds, détection automatique d'incidents/d'accidents ...).

Recourir de manière accrue, voire intensive, à ces ITS demande des investissements non négligeables. Mais les décisions à prendre dans ce sens relèvent essentiellement d'autres niveaux de pouvoir que la province. Celle-ci doit cependant veiller à ce que le déploiement de tels systèmes soit également prévu sur son territoire malgré ses spécificités de ruralité et de grands espaces boisés qui risquent de grever les coûts. Cela est nécessaire pour ne pas accuser de retard dans une gestion optimisée de la mobilité.



Figure 51 : exemple de panneau à message variable (Source : By GilPe [CC BY-SA 3.0] (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>), from Wikimedia Commons)

⁴⁰ Convoi de véhicules intelligents où les autres véhicules suivent le premier « à la trace », freinant ou accélérant de conserve avec celui-ci. À terme on peut même envisager de ne plus avoir de chauffeur que dans le premier véhicule



Source: GAO analysis of Department of Transportation documents. | GAO-15-775

Figure 52 : Exemple de communication entre véhicule et infrastructure (Source : GAO analysis of Department of Transportation documents)

Enfin, les applications mobiles se développent à foison. Un certain nombre d'entre elles offrent aux usagers une aide pour planifier leurs déplacements. La possibilité de proposer des itinéraires multimodaux devient de plus en plus une nécessité et est indispensable dans une vision de mobilité durable. La Province de Luxembourg pourrait donc encourager voire soutenir (financièrement) le développement de tels outils. Elle pourrait même jouer un rôle moteur dans la mise en place d'une telle application spécifiquement dédiée à son territoire et reprenant, par exemple, aux delà des modes « classiques » (marche, vélo, voiture, bus, train) également les initiatives existantes (comme la Locomobile ou le FlexiTEC) dans les possibilités offertes à l'utilisateur pour planifier son déplacement. L'application MOBILOC développée par la haute École Robert Schuman n'est qu'un premier pas dans ce sens.

5 Conclusion

Après avoir dressé un diagnostic de la mobilité en Province de Luxembourg, ce Livre blanc a montré que de nombreuses initiatives ont déjà vu le jour pour s'attaquer à différents problèmes liés à ces questions de mobilité. Il n'en demeure pas moins vrai que de nombreux efforts restent encore à faire et que ceux-ci risquent de s'accroître face aux nouveaux défis que la Province de Luxembourg devra relever dans les années à venir.

C'est donc l'occasion de rappeler, pour conclure ce panorama de la mobilité en Province de Luxembourg, que la problématique de la mobilité n'est pas un îlot isolé mais que bien d'autres secteurs ont un impact direct sur la mobilité ; c'est aussi bien le cas de l'aménagement du territoire que de l'économie, de la fiscalité ou bien de l'organisation de la société (par exemple, les heures d'ouverture des écoles ou des commerces). Il serait donc vain d'espérer résoudre tous les problèmes de mobilité en ne préconisant que des mesures spécifiques à la mobilité. Des politiques cohérentes avec la vision que l'on veut développer pour une mobilité plus durable doivent également être envisagées dans ces autres domaines afin d'avoir des retombées positives sur les déplacements.

Enfin, ce Livre blanc n'offre qu'un instantané de la problématique de la mobilité en Province de Luxembourg à l'instant où il a été rédigé, c.-à-d. en 2018. Les questions de mobilité peuvent changer très vite et il conviendra donc de réitérer l'exercice dans un laps de temps pas trop long si l'on souhaite toujours avoir une vision actualisée de cette mobilité en Province de Luxembourg.

Table des matières

1	Introduction.....	3
2	Portrait de la situation de la mobilité en Province de Luxembourg.....	5
2.1	La Province	5
2.2	La demande :	6
2.2.1	Motorisation.....	6
2.2.2	Usage habituel des modes de transport	7
2.2.3	Parts modales	8
2.2.4	Motifs de déplacements.....	9
2.2.5	Distances	10
2.2.6	Destinations des déplacements	11
2.2.7	Clientèle des chemins de fer	12
2.2.8	Parc automobile	14
2.2.9	Intensité du trafic routier	16
2.3	L'offre : routes, TEC, réseau ferré, etc.	18
2.3.1	Routes.....	18
2.3.2	TEC.....	20
2.3.3	Réseau ferré	26
2.3.4	Voies navigables	29
2.3.5	Réseau lent	29
2.4	Accidentologie	31
3	Les solutions déjà existantes	35
3.1	Les plans de mobilité dans les communes de la Province de Luxembourg	35
3.2	Cambio, la voiture partagée	37
3.3	Luxcovoiturage	37
3.4	Aires de covoiturage.....	38
3.5	Partageons nos routes.....	39
3.6	Call Center de la Mobilité / La Locomobile	40
3.7	DAMIER.....	41
3.8	FlexiTEC, le transport à la demande	43
3.9	Initiatives locales	45
3.10	Schéma stratégique de mobilité transfrontalière Luxembourg-Wallonie (SMOT)	47
3.11	Maison luxembourgeoise de la Mobilité.....	47
4	Les challenges, les défis.....	49
4.1	Vieillesse	49
4.2	Caractère rural.....	52

4.3	Équité, mobilité « sociale »	53
4.4	Transfrontaliers	55
4.5	Transports en commun	58
4.5.1	SNCB	59
4.5.2	TEC	60
4.6	Modes actifs	60
4.7	La voiture autrement.....	62
4.8	Les nouvelles technologies.....	63
5	Conclusion	67
Table des matières		69
Table des figures.....		71
Table des tableaux.....		73

Table des figures

Figure 1 : Densité de population par commune en Wallonie, 2016 [habitants par km ²] (source : IWEPS)	6
Figure 2 : Nombre de voitures privées par commune pour 1000 habitants (2015) (Source : Les chiffres clés de la Wallonie 2016, IWEPS)	7
Figure 3 : Parts modales pour les déplacements de la population de la Province de Luxembourg, comparées à celles des populations belge et wallonne (chiffres de l'enquête BELDAM 2010)	9
Figure 4 : Répartition des déplacements selon les motifs pour la Province de Luxembourg, la Wallonie et la Belgique (chiffres tirés de BELDAM, 2010).....	10
Figure 5 : Destinations des déplacements des habitants de la Province de Luxembourg (chiffres : BELDAM 2010).....	11
Figure 6 : Destination principale des travailleurs abonnés des chemins de fer en fonction de leur gare de départ (chiffres : abonnements SNCB 2005 analysés par le CREAT (UCL) dans le cadre de la CPDT)	11
Figure 7 : Principaux flux des clients luxembourgeois de la SNCB (source : SNCB, Plan de transport 2014 – chiffres basés sur les ventes de billets et de cartes train en 2012).....	12
Figure 8 : Nombres de voyageurs montés ou descendus dans une gare ou un point d'arrêt de la Province de Luxembourg (source : chiffres des comptages annuels de la SNCB repris par l'IWEPS sur le site walstat.be)	14
Figure 9 : Évolution du parc de véhicules en Province de Luxembourg de 2010 à 2017 (Source : Walstat, IWEPS).....	15
Figure 10 : Immatriculations de véhicules (neufs et d'occasion) par commune en 2017 (chiffres : STATBEL).....	16
Figure 11 : Par type de réseau routier, part du trafic et part dans la longueur totale du réseau routier en Province de Luxembourg, chiffres de 2005 (Chiffres : SPF Mobilité & Transports et walstat.be, IWEPS)	17
Figure 12 : Intensité du trafic (en millions de véhicules.km) par commune de la Province de Luxembourg en 2005 (chiffres : Walstat).....	18
Figure 13 : Bus standard -Berkhof S2000T (Source : https://www.zone01.be/artikel/jonckheere-s2000t).....	22
Figure 14 : Bus autocars - IRISBUS ARES TEC (Source : https://hiveminer.com/Tags/ares%2Cirisbus).....	23
Figure 15 : Bus articulés - Mercedes-Benz Citaro G II (Source : https://www.zone01.be/hercules/reekspagina/tec-namen-luxemburg-4380-4386)	23
Figure 16 : Midibus - IRISBUS Midway (Source : http://www.zone01.be/hercules/bus/H16439)	24
Figure 17 : Minibus - IRISBUS Indcar Wing (Source : https://www.zone01.be/hercules/reekspagina/tec-namen-luxemburg-4230-4233)	24
Figure 18 : Matériel roulant du TEC en Province de Luxembourg, 2016 (Source : Rapport annuel 2016 du groupe TEC)	25
Figure 19 : Points intermodaux suivant le Plan Transport 2017 (source : SNCB Plan de transport 12/2017-2020 & projets gares et ateliers – Province de Luxembourg)	25
• Figure 20 : Le réseau ferroviaire en Province de Luxembourg (Source : SNCB).....	27
Figure 21 : Localisation des parkings de la SNCB en Province de Luxembourg (Source : « Plan De Transport 12/2017 > 2020: Province de Luxembourg », SNCB).....	28
Figure 22 : Gares de la province de Luxembourg où une assistance PMR (à demander au moins 24 h à l'avance) est disponible (Source : « Plan De Transport 12/2017 > 2020: Province de Luxembourg », SNCB).....	29
Figure 23 : RAVeL en Wallonie (source : http://www.velo-ravel.be).....	31

Figure 24 : Évolution du nombre de victimes de la route en Province de Luxembourg de 2008 à 2016 (Source : Statbel)	32
Figure 25 : Nombre de victimes d'accidents de la route en 2016, par commune (Source : Statbel) ...	33
Figure 26 : Nombre de victimes d'accidents de la route par km de réseau.....	34
Figure 27 : Nombre de victimes d'accidents de la route par million de véhicules.km parcouru.....	34
Figure 28 : Situation des Plans Communaux de Mobilité en Province de Luxembourg, Mai 2017 (Source : http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/Plans%20de%20mobilit%C3%A9/PCM_Mai2017%20-%20A4.pdf)	36
Figure 29 : Station Cambio à la gare d'Arlon (Source : www.secumobilite.be)	37
Figure 30 : Logo du site luxcovoiturage.be	38
Figure 31 : Aires de covoiturage en Province de Luxembourg (Source : WalOnMap, geoportail.wallonie.be)	39
Figure 32 : Logo de l'asbl « Partageons nos routes »	39
Figure 33 : Logo de la Locomobile	40
Figure 34 : Communes pour lesquelles les services de la Locomobile sont disponibles	41
Figure 35 : Exemple de fiche de mobilité pour une localité sur le site www.damier.be	42
Figure 36 : Logo de DAMIER	43
Figure 37 : Communes de la province de Luxembourg couvertes par le flexiTEC	44
Figure 38 : Logo du FlexiTEC	44
Figure 39 : Évolution, de 2017 à 2050, de la part de personnes de 60 ans et plus dans la population (Chiffres : BfP).....	49
Figure 40 : Évolution, de 2017 à 2050, de la part de personnes de 80 ans et plus dans la population (Chiffres : BfP).....	50
Figure 41 : Part de la population âgée de 65 ans et plus en 2035 par commune (Chiffres : IWEPS)....	51
Figure 42 : Profil horaire des déplacements des personnes âgées entre 65 et 74 ans (Source : BELDAM).....	52
Figure 43 : Utilisation du sol en Province de Luxembourg, 2016 (Source : Les chiffres clés de la Wallonie 2016, IWEPS).....	53
Figure 44 : Commune par commune, part en pourcents de la population de 65 ans et plus bénéficiant, au 1 ^{er} janvier 2017, de la GRAPA ou du RG (Chiffres : Walstat).....	54
Figure 45 : Commune par commune, part en pourcents de la population, entre 18 et 64 ans, bénéficiant, en 2016, d'un RIS ou d'un ERIS (Chiffres : Walstat)	55
Figure 46 : Densité, à leur lieu de résidence, des frontaliers du Luxembourg en 2010 (Source : « La mobilité des frontaliers du Luxembourg : dynamiques et perspectives », LISER, 2012)	56
Figure 47 : En milliers de travailleurs, transfrontaliers résidant en Belgique et travaillant au Luxembourg (Chiffres : STATEC).....	57
Figure 48 : Proximité aux transports en commun (Source : « Les chiffres clés de la Wallonie 2017 », IWEPS)	59
Figure 49 : Exemple de pedibus en Italie ; parfois une corde, tenue aux deux bouts par des accompagnateurs et à laquelle les enfants se tiennent, est utilisée pour améliorer la sécurité (Source : Parmapress24)	61
Figure 50 : Exemple de borne de recharge pour véhicules électriques (Source : By Lionel Allorge - Own work, CC BY-SA 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=61265350)	63
Figure 51 : exemple de panneau à message variable (Source : By GilPe [CC BY-SA 3.0 (https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)], from Wikimedia Commons)	64
Figure 52 : Exemple de communication entre véhicule et infrastructure (Source : GAO analysis of Department of Transportation documents).....	65

Table des tableaux

Tableau 1 : Superficie totale, population et densité de la population (source des chiffres : Eurostat)..	5
Tableau 2 : Nombre de voyageurs montés par gare (moyenne pour les jours de la semaine (source : Comptages 2015 de la SNCB)	13
Tableau 3 : Répartition des véhicules.km parcourus en 2005 entre arrondissements (Source : SPF Mobilité & Transports et site walstat.be, IWEPS)	17
Tableau 4 : Longueur des réseaux autoroutier et routier par région et province (Source : Eurostat) .	19
Tableau 5 : Répartition des réseaux routiers entre arrondissements en 2005 (Source : SPF Mobilité & Transports)	19
Tableau 6 : Classement des communes comptant, en 2005, le plus de voiries communales (Source : SPF Mobilité & Transports)	20
Tableau 7 : Le réseau TEC Namur-Luxembourg en chiffres, 2017 (Source : Rapport annuel 2017 du groupe TEC)	20
Tableau 8 : Liste, au 31 décembre 2017, des lignes desservies par le TEC Namur-Luxembourg en Province de Luxembourg.....	20
Tableau 9 : Matériel roulant de TEC en Province de Luxembourg, 2016 (Source : Rapport annuel 2016 du groupe TEC)	22
Tableau 10 : Longueur du réseau ferré par province (source : Eurostat)	26
Tableau 11 : Densité du réseau ferroviaire belge en 2008 (Source : Eurostat).....	27
Tableau 12 : Tués, blessés dans les accidents de la route (Source : Statbel)	32
Tableau 13 : Initiatives locales de la mobilité	45